200.000 COPIE

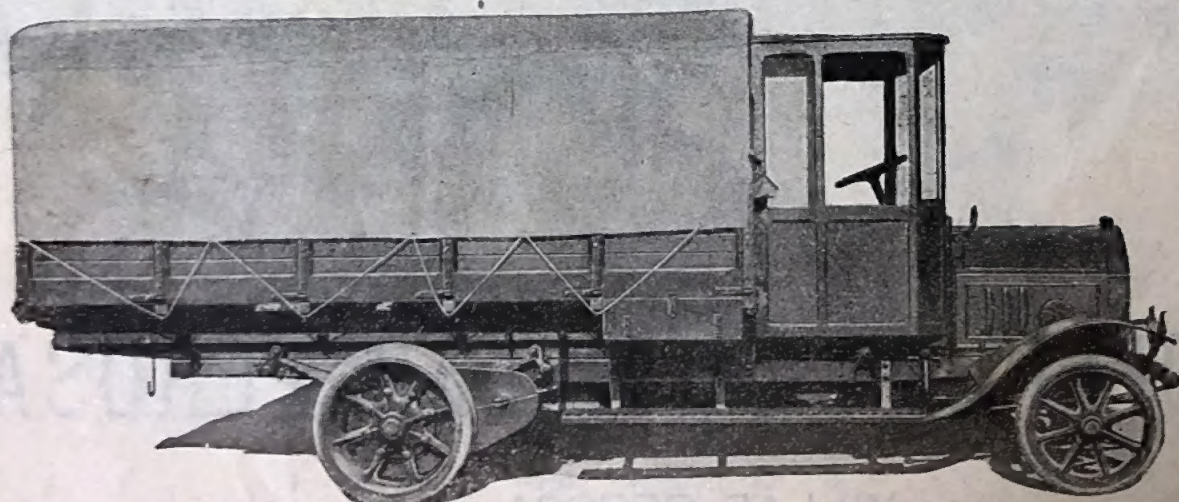
GRATIS AI SOCI

ITALA

MODELLO 50

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

Società Industrie Aereonautiche e Meccaniche Italia Centrale

PERUGIA

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI VEICOLI INDUSTRIALI DI QUALSIASI TIPO

CARRI FERROVIARI E TRAMVIARI ✣ AUTOCARRI ✣ CARROZZERIE PER AUTOBUS

CARROZZERIE DA TURISMO, TIPO CORRENTE E DI GRAN LUSSO

Cataloghi e preventivi gratis a richiesta

SIAMIC

SEDE IN PERUGIA

FILIALE DI

TREVISO

— VIALE CARLO ALBERTO —

AGENZIA PER LE PROVINCIE DI TREVISO E VENEZIA DELLA

· FIAT ·

AUTOTRASPORTI - AUTOSERVIZI - DEPOSITO GOMME HUTCHINSON E MICHELIN - DEPOSITO LUBRIFICANTI VACUUM - OFFICINA RIPARAZIONI e COSTRUZIONI - ACCESSORI - PARTI DI RICAMBIO

PER CALZATURE DI LUSSO

KING

Per ragioni di economia e per assicurarVi una buona riuscita Voi dovete scegliere questa automobile, di moderato prezzo, costruita da una casa di vecchia reputazione.

MOTOBORGO, Corso Ferruccio N. 94, TORINO

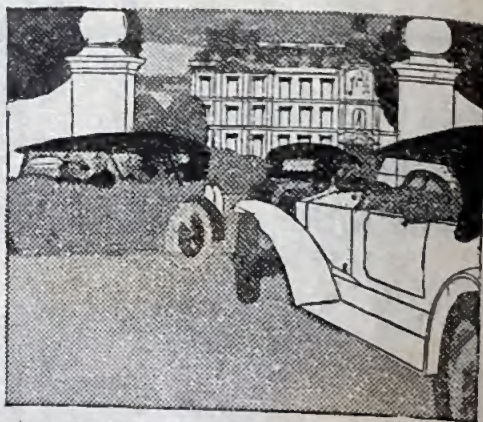
KING MOTOR CAR CO.,
Reparto Esportazione 152-154 W 72nd. St., NEW YORK (U. S. A.)

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY

BOSTON

Il materiale "Neverleek" è sempre impermeabile.

Il materiale NEVERLEEK rimane impermeabile anche dopo lunghi anni di servizio sotto ogni clima. Esso ha le qualità necessarie per sottostare ai ripetuti piegamenti e spiegamenti senza fare grinze; ha la forza per sostenere i vetri dei finestrini senza piegarsi, e la flessibilità per seguire le linee di una elegante vettura. Quantunque sia un poco più caro di altri materiali, si comprende facilmente perchè esso sia stato scelto da molti fabbricanti di automobili di lusso come il materiale modello per capotes. Comperando una nuova automobile assicuratevi che essa abbia una capote di NEVERLEEK e se la vostra vecchia vettura ha bisogno di una nuova capote esigete che essa sia di materiale NEVERLEEK

Fabbricanti di Automobili che impiegano il "NEVERLEEK"

AMERICAN
BELL
LIDDLE
BOUR DAVIS
CHANDLER
CLEVELAND
CLYDE
COLUMBIA
COMET
CRAWFORD
CUNNINGHAM
DANIELS
DORRIS
DU PONT
ELGIN
ELCAR
FRANKLIN
GUIDE
GRANT
HANSON
HATFIELD
HAYNES
HOLMES
HUPMOBILE
JORDAN
KING
KLINE
LEXINGTON
MARMON
MC FARLAN
MAIBOHM
MITCHELL
MOON
MOORE
NATIONAL
OWEN-MAGNETIC
PAIGE (Essex, Larchmont)
PAN-AMERICAN
PEERLESS
PIEDMONT
ROAMER
ROVER (England)
STANDARD
STEARNS-KNIGHT
STEPHENS
STUTZ
TEMPLAR
VELIE
WESTCOTT

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA

PAOLO CASALOTTO

TORINO

Via Principi d'Acaia, 20

SOMMARIO DICEMBRE 1920 — Il confine orientale e le invasioni barbariche, *A. Visconti*. — Vita del Touring. — Il turismo del Petrarca, *V. Rossi*. — Da Tripoli al confine Tunisino, *A. Fantoli*. — Informazioni. — Elenco dei Soci fondatori, benemeriti, vitalizi, quinquennali, annuali. — Indice Generale della Rivista del T. C. I.

Direzione: Dott. GIOVANNI BOGNETTI, Consigliere Delegato alla Rivista. — Dott. LUIGI BUSCA, Redattore Capo.

MILANO, CORSO ITALIA, 10.

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE.

La quota annua d'associazione al Touring Club Italiano è di L. 10 per l'Italia, di L. 12 per l'estero, oltre la tassa d'ingresso di L. 2. — La quota vitalizia è di L. 150 per l'interno, di L. 175 per l'estero.

IL CONFINE ORIENTALE D'ITALIA

NELLA STORIA DELLE INVASIONI BARBARICHE.

La Relazione del Consiglio del Touring per l'esercizio 1918, pubblicata nel fascicolo di marzo-aprile di quell'anno nella nostra Rivista, annunciava: «A soddisfare un desiderio generale, giustificato da l'orgoglio nazionale, abbiamo preparata una Carta d'Italia coi nuovi confini, che vedrà la luce pochi giorni dopo che questi saranno ufficialmente conosciuti. E' già stampata su carta di gran lusso, e non vi manca che l'aggiunta dei confini» (1).

Ma nel fascicolo del luglio 1920, dove L. V. Bertarelli anticipava ai Soci la prefazione della Guida delle Tre Venezie, si leggeva: «Le carte di questa guida non hanno ancora i segni del confine orientale: li pongano i Soci là dove la vigile speranza ha il diritto di volerli».

Che lunga, dannosa, immeritata attesa fu quella a cui pose termine il trattato del 12 novembre 1920! Pur finalmente su quella cresta dei monti che la natura pose a guardia della patria nostra è finalmente piantata la nostra bandiera, e l'Italia non è più per sola definizione geografica il paese «che il mar circonda e l'Alpe».

La linea del nuovo confine racchiude una regione che se non ha tutte le pittoresche attrattive della Venezia Tridentina, è pur sempre dotata di pregi e di singolarità turistiche, che la nostra Guida mette nel giusto rilievo. E la Rivista si propone di illustrarle con maggiore ampiezza, con fedeli riproduzioni, di cui questo stesso fascicolo offre un saggio, così che anche alle nuove terre italiane venga attirata una larga corrente di visitatori, specialmente fra i nostri connazionali. I fenomeni carsici offrono un meraviglioso campo di studio e presto pubblicheremo intorno ad essi un lavoro a cui attende il nostro Direttore Generale, che già proponeva due anni or sono la creazione nella Venezia Giulia di un parco nazionale sotterraneo. Per ora diamo la precedenza a un breve riassunto storico, dovuto alla penna di uno studioso che nel tempo della guerra fu ascritto allo Stato Maggiore dell'Esercito. Egli rievoca le invasioni che per tanti secoli, dai conquistati passi scesero a devastare «li nostri dolci campi»; dà, per così dire, la riprova storica della necessità per l'Italia di possedere quelle porte finora solo a nostro danno munite dalla natura.

Ma prima ci sia consentito un altro richiamo, e ancora questo a un fascicolo che certo molti ricorderanno del nostro periodico. In quel numero del novembre 1918 che essa dedicò tutto a una rapida visione delle zone nuovamente occupate, alcune pagine illustrative intercalavano il testo. Erano di paesaggi e monumenti: Pirano, Capodistria, Perasto, l'ingresso di Zara sormontato dal Leone di S. Marco, la porta del Duomo di Sebenico, le cattedrali di Spalato e di Traù, il chiostro di Ragusa; e ogni pagina portava un titolo che pareva un grido: Questa è Italia!

Ora noi riguardiamo quelle mute ma eloquenti immagini: rivediamo in esse l'impronta indelebile dell'adriatica civiltà e le sentiamo ripetere, anche se l'eco non risponde alla loro voce: « Questa è Italia! »

L'UNITÀ geografica d'Italia è avvenuta dopo l'acquisto della unità politica e solo in seguito al sacrificio eroico d'un intero popolo in armi; ma nel passato, nonostante la apparente frammentarietà della vita politica italiana, l'idea dell'unità *del regnum Italiæ*, costituito nella cerchia della catena alpina, non si perdette mai e ne sono testimoni numerosi documenti e memorie.

Le vie, che dai passi delle Alpi conducono verso la pianura padana dai centri dell'Europa Centrale, sono vie che il fato della Storia ha tracciato inesorabilmente all'umanità; esse videro i riflussi e i torrenti umani ingolfarsi, a volte violenti come fiumi gonfi dalle piogge primaverili; a volte invece maestosi e sereni per apportare ricchezze e civiltà. Queste strade, su cui fiera e ridente passò la giovinezza del mondo, che videro anche lo sfacelo di potenze ritenute immortali; queste strade dove si svolsero le più immani tragedie di popoli che nessuna penna eschilea potrà descrivere; queste strade rimasero inalterate nella loro essenza attraverso le vicende dei secoli. Le stesse moderne ferrovie seguirono fatalmente le medesime vie che già percorsero i servizi di posta e dei trasporti organizzati dall'Impero Romano. Il commercio romano con la Germania, col Norico, con Au-

(1) La Carta ora è pronta, e i confini sono segnati. Vedere più avanti in « Vita del Touring », pag. 519.

OLTRE TARVISIO: IL CONFINE ITALIANO NELL'ALTA VALLE DELLA SAVA DI WURZEN. (*Fot. Andreoletti*).

gusta dei Vindelici, con Carnutum (presso la odierna Heimburg) seguiva la via carnica che da Aquileja per Terzo e Trigesimo, metteva capo a Giulio Carnico (Zuglio) e di là per la valle della Bût attraverso il valico di Monte Croce a Loncium (Lienz). Era questa in origine una via mulattiera, forse in epoca tarda ridotta a rotabile, su cui passavano i legnami che lo Stato traeva dal Norico per le sue costruzioni. Altra strada era quella che, lungo il Fella, guidava a Teurnia nel Norico. Corrispondeva all'attuale via della Pontebba. Giova seguire, per quanto è possibile, questo tracciato delle vie romane, perchè vedremo che, nei secoli posteriori, è attorno al possesso di questi sbocchi sul suolo italico, che si combatterono le più aspre lotte.

Da Aquileja *la via Gemina,* accostandosi alle Alpi Giulie, dividevasi in due rami. Il primo per la valle del Frigido (Vippacco) e per la chiusa di Piro saliva a Longatico, quindi, superate le alture dell'Ocra, scendeva a Nauporto e a Emona (Lubiana). Il secondo per Tergeste (Trieste) avvicinandosi alla palude Lugea (ora Lago Circonio) riusciva pure a Nauporto e continuava verso la Liburnia. Le principali diramazioni della *via Gemina* attraversavano l'Isonzo (Sontius) l'una verso la foce e l'altra al punto di confluenza col Frigido poco a sud di Gorizia. Da Roma per la *via Flaminia* si andava a Rimini e di là, seguendo una diramazione della *via Emilia,* commercianti e truppe potevano portarsi rapidamente ad Aquileja centro della Venezia; senza contare una posteriore via litoranea che da Rimini per Ravenna portava ad Altino, Concordia, Aquileja. La *via Postumia* per Opitergio (Oderzo) Quadruvium (Codroipo) Forum Julium (Cividale) risaliva, a quanto pare, la valle dell'Isonzo portando a Virunum nel Norico. Roma aveva pensato alla sicurezza dei valichi alpini di cui aveva riconosciuta l'importanza strategica. I passi eran difesi da un vallum (trincea) formante un sistema appoggiato a capisaldi (castella). Una rete stradale intersecava il Friuli mettendo in relazione fra loro le grandi direttrici di marcia.

C'era una strada traversale che univa Aquileja a Cividale il cui ricordo perdura, tradotto in tedesco, nella località di Strassoldo (vecchia via). Reminiscenze di altre vie traverse troviamo in Codroipo (Quadruvium). Località che portano il nome di Basilica (via imperiale) sono molte nel Friuli, Basagliapenta (quinta basilica), Tre Baseleghe, Pasiano (Basiliano). Erano vie d'arroccamento per facilitare i movimenti dell'esercito e dei servizi: tanta era l'importanza del confine alpino! Inoltre tutta una sistemazione difensiva, collegata con la difesa principale sulle Alpi Giulie, scendeva per le valli friulane appoggiandosi a fortezze come Aquileja, Cividale, Giulio Carnico. Pei Romani l'Isonzo non ebbe nessuna importanza militare. Perdute le Alpi Giulie, la difesa riducevasi fra il Tagliamento e la Livenza. Fin dal III secolo d. C. dovettero i Romani sperimentare quanto fosse necessaria una salda difesa delle Alpi orientali. Ivi si aprivano le *porte dei popoli* sulla bellissima e felice terra d'Italia, sogno appassionato di genti barbariche. La tradizione ha universalmente identificato come la via d'invasione per eccellenza quella che passa dal varco di Nauporto (Ianua Italiæ) a cui si congiunge quella che, dopo il X secolo, ebbe il nome di *Strada Ungarorum* perchè di là passarono le procellose incursioni degli Ungari nel sec. X.

Era una via che, presso Clana, per l'alta valle del Timavo superiore, varcava il Monte Nevoso e scendeva nell'attuale Carniola. In generale le trasmigrazioni più grandi, le invasioni più violente si sono incanalate pel varco di Nauporto. Il più grandioso itinera-

IL RIFUGIO [illegible] D'AOSTA AL MONTE MAGGIORE. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

SCHIZZO DIMOSTRATIVO DELLE INVASIONI BARBARICHE IN ITALIA.

rio dei popoli è determinato dalla depressione naturale che, dal varco di Nauporto, costeggia la selva di Piro e lungo la vallata del Vippacco giunge sull'Isonzo. Il Giambullari, in epoca in cui la critica storica non aveva fatto i progressi attuali, aveva definito il varco di Nauporto la *strada dei barbari*. Gli Alamanni, i Goti e anche gli Unni di Attila hanno seguito questa strada. Alarico solo tenne invece la via litoranea per giungere in Italia, probabilmente in tutte e tre le invasioni avvenute il 403, 409, 410 d. C. Fu soltanto in questo periodo storico, quando le Alpi Giulie erano mal difese e sguernite, che l'Isonzo assunse una certa notorietà come linea di difesa. Ma militarmente ebbe sempre scarso valore in quanto l'invasore, giunto all'Isonzo, non fu mai potuto fermare.

Ma « quando il dente Longobardo morse » — come dice Dante — la nostra povera patria, quelle fierissime popolazioni mostrarono di comprendere l'importanza delle Alpi, come confine, sulle quali i Longobardi si difesero dalle invasioni di Avari e di Slavi. Questo popolo discese in Italia nel 568. Quale itinerario abbia tenuto, è incerto: perchè tutte le ricostruzioni tentate sono congetture. A stare al racconto di Paolo Diacono parrebbe che la via seguita dai Longobardi sia quella che dal Passo del Predil portava a Plezzo e Caporetto per la larga depressione di Starasella (Staro-Selo) e da questa alla valle del Natisone fino a Cividale. Lo storico dei Longobardi descrivendo l'asprezza dei gioghi alpini, che limitano l'Italia, aggiunge: però dalla parte orientale dove essa congiungesi con la Pannonia, ha un ingresso assai largo e spazioso. Sarebbe questa la depressione di Staro-Selo o il varco di Nauporto? Così il monte alto dal quale Alboino contemplò cupido la sottostante Italia e che prese il nome di Monte del Re, è il Monte Nanos o Re della selva di Piro (presso Nauporto), o è il Monte Maggiore dal quale, con ampio sguardo si domina il Friuli e porta la denominazione locale di Monte del Re? Vi sono argomenti dell'una e dell'altra ipotesi e i passi di Paolo Diacono, stiracchiati e torturati a dovere, possono dire quello che si vuole far dire loro. Può darsi che le prime schiere sian passate dal Predil e scese da Caporetto a Cividale; e altre siano passate per l'ampio varco di Nauporto?. Comunque sia, certo è il fatto che i Longobardi collegarono i passi delle Alpi Giulie con una sistemazione difensiva che proteggeva le valli d'accesso all'Italia ed è erroneo credere che il confine orientale dell'Italia Longobarda fosse stato l'Isonzo. L'unità del Regno fu ricostruita col confine alle Alpi dopo tanti secoli di incursioni e di disastri. E l'unità del Regno Italico si mantenne sia con l'Impero dei Carolingi, sia nel successivo periodo tedesco imperiale. Neppure nel momento più oscuro del Medio Evo, quando Ottone I sottopose la Venezia al Duca di Baviera, queste terre non furono giuridicamente distaccate dal Regno Italico e ne è prova il fatto che, come osserva il Leicht, tutti i documenti della cancelleria imperiale per il Friuli, per Gorizia, per Trieste e l'Istria hanno sempre la ricognizione del cancelliere per il Regno Italico. Ma c'è

LUNGO IL NUOVO CONFINE ORIENTALE.

IL MANGART E LO JALOUZ DAL LOUSBARI (IN ALTO). - LA CATENA DEL TRICORNO (TRIGLAV).

(Fot. L. V. Bertarelli).

LUNGO IL NUOVO CONFINE ORIENTALE.

1. LA SELVA DI TERNOVA. - 2. IL MONTE NERO (CRN PRST). - 3. IL MONTE RE (NANOS).

(Fot. L. V. Bertarelli).

ancora di più. Un testo antico intitolato « *Honorantiæ Civitatis Papiæ* » contiene tra le fonti di reddito spettanti al Palazzo Regio, gli introiti delle stazioni doganali di frontiere dove si percepivano i dazi per le merci forestiere destinate al traffico. Queste stazioni sono: Secusia (Susa), Bardo (Bard), Belinzona, Clavenna (Chiavenna), Balzano (Bolzano), Volerno (Volargne dopo le chiuse di Verona), Trevile (Treviso r), Sancto Petro de Julio via di Monte Cruce (Zuglio sulla grande via della Carnia pel Valico di Monte Croce), Aquilegia (Aquileja), Forum Julium (Cividale).

Questi posti doganali trovavansi allo sbocco delle grandi vie che attraverso i valichi Alpini conducevano in Francia e in Germania. Tale organizzazione unitaria dimostra, come osserva il Solmi, che l'antica unità italiana resisteva in gran parte integra lungo il giro delle Alpi che in ogni tempo hanno segnato i confini dell'Italia nostra. Dai valichi del Predil e dalla Valle di Caporetto scesero gli Slavi carentani nella valle del Natisone e non è improbabile che l'alto e scosceso monte, su cui P. Diacono fa accampare gli Slavi, sia stato il Mataiur.

Lungo tutto il Medio Evo, la strada della Carnia, attraverso il passo di Tarvis, diventa una delle strade più conosciute dai mercanti e dagli eserciti e ne parlano molti itinerari medioevali (Venanzio Fortunato). E da queste vie (ma specialmente dal Brennero) scendevano gli Imperatori col loro altezzoso seguito di gran baroni verso le coste soleggiate e benedette d'Italia a restaurarvi una larva d'Impero Romano; più tardi su queste stesse vie il grande commercio avrebbe portato la prosperità d'Italia nel mondo. La difesa dei valichi delle Alpi Giulie fu una seria preoccupazione per la Repubblica di Venezia quando si affermò come potenza di terra-ferma. Ma quando, per dolorose vicende politiche, ebbe perduto il dominio dei passi meridionali delle Giulie, la difesa dalle ripetute invasioni turchesche fu un serio problema. Perduto fin dal secolo XV il dominio del passo di Clana; ceduti nel 1521 in seguito ai patti di Worms, Gorizia, Trieste, Postoina (che erano stati riconquistati nel 1508) e il Castello di Peutelstein (Botestagno), Ampezzo, Gradisca, Marano, la chiusa di Plezzo, Tolmino con Idria e le miniere di mercurio recentemente scoperte, la Serenissima ebbe i confini infami che ebbe poi l'Italia nel 1866, cosicchè — per usare le parole di Leonardo Donato procuratore di San Marco — *il Friuli, porta del dominio Veneto, rimase disserrato agli oltramontani.* Ma l'Austria colpì anche il commercio di Venezia. L'Arciduca Carlo II fece costruire la strada di Plezzo che, mettendo in comunicazione Gorizia con Villach attraverso il passo di Predil e proseguendo nel vallone del Carso, unì Gorizia a Duino e Trieste: — è la strada detta di Canale (dalla località che attraversava sulla riva sinistra dell'Isonzo) che distrusse gran parte del commercio terrestre di Venezia. E incominciò così la decadenza della gloriosa Serenissima.

Con l'assicurazione alla nuova Italia dei suoi veri confini, le arterie del mondo riprendono la loro pulsazione intensa. Presso la strada consolare costrutta dal legionario di Roma, si snoda meravigliosa la strada aperta dall'Italico fante. Su queste vie segnate dall'antica civiltà, si sovrappone con poderoso ritmo la nuova multiforme vita economica e intellettuale non più ristretta entro angusti confini provinciali, ma vasta, immensa collaborazione di popoli liberi nei loro aggregati nazionali e sinceramente amici — è il nostro augurio — nelle opere di civiltà e di solidarietà umana.

ALESSANDRO VISCONTI.

FIUME DALLA CARLINGA DI UN APPARECCHIO DELLA S. A. I. A. ...

VITA DEL TOURING

LA CARTA DEI NUOVI CONFINI D'ITALIA.

Come è annunciato nella prima pagina di questa *Rivista* sulla carta che il Touring aveva allestito all'indomani di Vittorio Veneto si sono potuti oggi segnare i confini che i trattati di San Germano e di Rapallo ci hanno assicurati. La Carta, eseguita con perfezione tecnica è alla scala di 1 a 1.250.000, comprende il territorio del Regno e la costa della Dalmazia. Stampata su sei colori, con l'indicazione delle ferrovie, delle principali rotabili, misura cm. 87 × 105.

Viene immediatamente data al prezzo veramente eccezionale di L. 5 alla Sede del Touring; per le spese di invio (pacco postale) aggiungere L. 3.

PER IL CENTENARIO DANTESCO (1921).

Il Touring intende di partecipare alla glorificazione del nostro maggior Poeta in una forma che ben si convenga all'indole sua. Esso studia di far in modo che i connazionali e gli stranieri, visitando l'Italia, trovino là dove la storia o la tradizione insegnano che Egli vi abbia fatto dimora, o in quei luoghi che sono ricordati nella *Divina Commedia*, un segno commemorativo che richiami il pensiero a Colui che fu ed è l'immortale simbolo della nostra nazionalità. Diremo in uno dei prossimi fascicoli della *Rivista* come intendiamo di svolgere l'iniziativa.

I RIBASSI E LE FACILITAZIONI PER I SOCI DEL TOURING. E veniamo ad un argomento assai meno ideale ma non meno interessante per i nostri Soci. Il Touring ha promesso di venir in aiuto del loro bilancio familiare, di provocare, per i propri Soci, un'ondata di ribasso, di proporzioni modeste, ma di effetto sicuro, in attesa che il costo della vita si decida a diminuire... di propria iniziativa. Il Touring può esercitare questo benefico influsso moderatore dei prezzi perchè si trova nelle condizioni di offrire ai migliori produttori e commercianti un servigio di pubblicità veramente imponente.

La *raccomandazione* fatta a 170.000 Soci d'Italia e ad un numero grandissimo di Soci delle Associazioni turistiche dell'Estero consorziate nell'*Alliance Internationale du Tourisme* rappresenta uno strumento di propaganda di primissimo ordine. È dunque naturale che le migliori ditte italiane in gran numero rispondano all'appello del Touring e si impegnino, con assoluta serietà, a concedere notevoli ed effettivi sconti ai Soci del Touring.

Il lavoro per ottenere le facilitazioni è incominciato da poco tempo e già si sono raccolte importantissime e significative adesioni. Possiamo dire, senza tema di incorrere in esagerazioni, che in pochi mesi ai Soci del Touring sarà offerta una sì copiosa messe di facilitazioni, che ciascuno di essi potrà recuperare più volte, con gli sconti di cui avrà fruito, la quota versata per l'associazione annuale al Sodalizio. Ed ecco, subito, alcune *primizie* sui primi sconti ottenuti *riserbandoci di pubblicare successivamente il primo elenco completo e particolareggiato.*

Quotidiani e periodici. — Lo sconto viene accordato (per gli abbonamenti fatti a cominciare dal 1° dicembre 1920, senza diritto a rimborsi per chi avesse fatto l'abbonamento senza riduzione), sia agli uffici centrali o succursali dei giornali (dietro presentazione della tessera al corrente col pagamento dell'anno in corso), sia per corrispondenza (dichiarando nella cartolina vaglia inviata all'Amministrazione del giornale la propria qualità di Socio in ordine col pagamento dell'anno in corso ed indicando il numero della tessera). Hanno finora (a tutto novembre 1920) concesso lo sconto sull'abbonamento i seguenti quotidiani (in ordine dell'importanza dello sconto) dei quali viene indicato il *costo annuo di abbonamento netto di sconto*:

20 %: *L'Ora*, Palermo, L. 40; — **15 %**: *L'Epoca*, Roma, L. 42,50; *L'Idea Nazionale*, Roma, L. 42,50; — **10 %**: *Corriere di Catania*, Catania, L. 45; *L'Azione*, Genova, L. 45; *Il Nuovo Giornale*, Firenze, L. 45; *La Perseveranza*, Milano, L. 45; — *La Toscana*, Livorno L. 45; *Il Messaggero Toscano*, Pisa; *L'Eco Versiliese*, Viareggio; *Il Piccolo* e *Piccolo della Sera*, Trieste, L. 50,40 cadauno; — **5 %** *Gazzetta del Popolo*, Torino, L. 47,50; *La Stampa*, Torino, L. 47,50.

Ed i seguenti periodici:

20 %: *Diana*, Firenze, L. 14,40; *La Critica Musicale*, Firenze, L. 12; *Coenobium*, Lugano; — **15 %**: *Rivista Popolare*, Napoli, L. 11,20; — **10 %**: *Il Marzocco*, Firenze, L. 11,70; *La Rivista Marittima*, Roma, L. 45; *La Nuova Rassegna*, Firenze; *Pro Familia*, Milano, L. 18; *Gazzetta di Genova*, Genova, L. 18; *Il Motociclismo*, Milano, L. 13,50; *Varietas*, Milano, L. 13,50; — **9 %**: *Gran Mondo*, Roma, L. 40; *Giornalino della Domenica*, Firenze, L. 34; — **7 %**: *Tutto*, Roma, L. 40; — **5 %**: *Guerin Meschino*, Milano, L. 9,50; così pure tutti i periodici editi dalla Casa *Editrice Sonzogno*.

Accordi speciali. — La Società Editoriale Italiana (19, Corso Porta Nuova, Milano) concede le seguenti facilitazioni per l'abbonamento alle proprie pubblicazioni:

5 %: *Il Secolo*, quotidiano, L. 47,50; *La Gazzetta dello Sport*, quotid. sportivo, L. 47,50; — **10 %**: *Il Secolo XX*, mensile letterario e di varietà, L. 13,50; *Il Secolo Illustrato*, quindicinale illustrato, L. 36; *Lo Sport Illustrato*, settiman. sport. ill., L. 32,40; *Margherita*, rivista mensile di mode, L. 22,50; *Il Secolo delle Signore*, quindic. L. 12.60; *Il Ricamo Moderno*, quindicinale L. 10.80.

Ditte commerciali. — Lo sconto viene effettuato *dopo staccata la fattura* e sui prezzi esposti al pubblico (resi obbligatori in tutta Italia dalla Legge N. 1349 del 5 ottobre) dietro presentazione della tessera in regola col pagamento per l'anno in corso. — Per alcune ditte (specie Case Editrici) lo sconto può anche essere concesso per gli acquisti ordinati per corrispondenza con le stesse modalità indicate per gli abbonamenti ai giornali.

La raccolta delle adesioni fu fatta dapprima a Milano (anche a titolo di esperimento) e si sta ora estendendo gradatamente —

con l'operosa collaborazione del Corpo Consolare — agli altri centri d'Italia. Segnaliamo alcune fra le più significative adesioni pervenuteci (a tutto novembre 1920):

25 %: Casa Editrice Bietti, Milano, Fotografia Abeni, Milano; — **15 %**: Casa Editrice Mondadori, Roma; Rigoldi e Steffanini (scuola automobilistica) Milano; — **10 %**: Salamander (calzature) Milano; Casa Editrice Solmi, Milano, Libreria F.lli Bocca, Milano; Casa Edit. Sandron, Milano; Casa Editrice Vincenzo Giannotta, Catania; Istituto Editoriale Italiano, Milano; Henry Coe e Clerici (access. diversi - accendisigari), Milano; Dotti e Bernini (stabilimento fotografico), Milano; Ditta Bianchi di F.lli Marè (biciclette e macchine cucire), Milano; Mariani e Flecchia (fotografie), Milano; — **5 %**: Casa Editrice Bemporad, Firenze, Casa Ed. Bestetti e Tumminelli; Ditta Richard e Ginori (ceramiche-maioliche) Milano e filiali in Italia; Rapetti e Quadrio (materiale sanitario), Milano; Magazzini Finzi e Miccio, Napoli; Sigurtà Figli d'Ippolito (oggetti casalinghi), Milano; Max Türckheimer (accessori velocipedi), Milano; Al Gran Mercurio (oggetti per regali), Milano; Soc. An. Reina (valigeria e fanali per auto), Milano; Stefano Pastore e F. (pelliccierie, art. viaggio); Soc. Italiana Cuscinetti a Sfere S. K. F., Milano; Bonzi, Marchi e C. (accessori velocipedi), Milano; Tipo-Litografia Marucelli U., Milano; Magazzini al Duomo, Milano; Theobroma (cioccolato), Milano; F.lli Picena (velocipedi e acces.), Torino; La Tessile (tessuti), Milano; Pizzi e Mantovani (macch. da scrivere e velocipedi), Milano; Soc. Anonima Cirsa già Columb (pneumatici), Milano-Roma-Bologna; G. Nastrucci (oggetti per regalo), Milano; G. B. Ganzini (fotografie), Milano; Jos. Dupont (armi), Milano; Ett. Moretti (copertoni, ecc.), Milano.

Accordi speciali: Sono in corso importanti trattative per facilitazioni speciali. — La Ditta Drisaldi, concessionaria delle Penne stilografiche Waterman accorda lo sconto del 10 % sugli acquisti delle proprie specialità: le ordinazioni con cartolina-vaglia debbono essere inviate al seguente indirizzo: Ditta Drisaldi presso T. C. I., Corso Italia, 10, Milano, aggiungendo L. 2 per spese di spedizione; pubblicheremo il listino dei prezzi.

La Società Pirelli & C. accorderà lo sconto del 10 % sul prezzo delle gomme per motocicli e biciclette in tutte le sue 17 Filiali del Regno; per gli acquisti di « *Oleoblitz* » è in corso una organizzazione completa — d'accordo con la Casa produttrice S. A. E. Reinach — affinchè i turisti possano avere con ribasso (in qualunque punto del Paese) l'apprezzato lubrificante.

La Ditta G. C. F.lli Picena di Torino accorda una riduzione di L. 500 per le vetturette e L. 1000 per le autovetture sui prezzi in vigore all'epoca delle trattative.

Le Librerie Italiane Riunite (Sede centr. Bologna, V. Galliera, 6) accordano il 5 % su gli acquisti di qualsiasi libro (esclusi quelli scolastici) nelle 4 filiali di Roma, 3 di Firenze, 2 di Palermo, 1 di Napoli, 1 di Trieste, 1 di Pisa.

NON DIMENTICATE IL NUMERO DI TESSERA. — Tutti i Soci sono nuovamente invitati a non voler mai dimenticare di indicare il proprio numero di tessera ogni qualvolta essi si rivolgano alla nostra Amministrazione. Ciò nell'interesse non solo del Sodalizio che potrà in tal modo risparmiare tempo e danaro, ma anche dei Soci, che potranno essere esauditi con prontezza e precisione. *È incredibile la quantità di omonimie*, la quale causa errori di spedizione, di corrispondenza, di registrazione. Chi vuol venirci ancor meglio in aiuto non ha che da incollare, in calce alla lettera o vaglia, la *fascetta con la quale riceve le pubblicazioni*.

NUOVA TESSERA. È in corso di distribuzione a tutti i Soci. Affinchè essa abbia valore come documento di riconoscimento (specialmente agli effetti della concessione degli sconti, di cui è detto sopra) deve essere regolarmente vidimata. I Soci abbiano perciò la cortesia di ritornarcela con la loro fotografia, ma sopra tutto non dimentichino di unire L. 0,50 per la spesa di rispedizione (posta, busta, prestazione di impiegati, ecc.). Individualmente si tratta di una vera inezia, per il Touring rappresenterebbe la spesa di molte decine di migliaia di lire, che non potrebbe sostenere.

INVIO PUBBLICAZIONI. — Ci risulta che la posta fa subire enormi ritardi per il recapito dei primi otto fogli dell'*Atlante Stradale*, la cui spedizione viene da noi regolarmente effettuata (al 30 novembre s'erano spedite oltre 130.000 raccolte). Occorre dunque pazientare ancora un po' di tempo prima di inoltrare reclami. L'inizio della spedizione della *Guida delle Tre Venezie* non potrà aver luogo che in gennaio, causa i ritardi nelle consegne del materiale cartografico e tipografico.

LA SORGENTE. — È l'organo del Comitato Nazionale del T. C. I. per il Turismo Scolastico ed è, noi crediamo, l'unico periodico che si occupi, in Italia, della educazione fisica e morale della gioventù nei suoi aspetti più interessanti e più vari. Nei suoi quattro anni di vita *La Sorgente* ha patrocinato numerose, apprezzatissime iniziative, quali ad esempio: i doni ai combattenti, il Concorso « Arnaldo Gussi », il Villaggio Alpino pei figli dei combattenti e gli orfani di guerra, ecc.

Ed essa si accinge a un nuovo e più vasto programma di lavoro, con la fiducia delle famiglie che hanno compreso la bontà e la sincerità dei nostri propositi, l'aiuto e l'affetto degli studenti venuti a ingrossare sempre più le nostre schiere, lieti di temprare i muscoli e l'animo in una salutare ginnastica, che non si svolge nei limiti angusti di un'aula o di un cortile, ma all'aria aperta, nella serenità dell'anima e del cielo, ovunque è un sorriso della natura e dell'arte, ovunque appare la divina bellezza della Patria nostra.

La Rivista esce in 32 pagine riccamente illustrate, una volta il mese, tranne che nella stagione estiva, durante la quale i numeri sono abbinati. L'abbonamento per il 1921 è stabilito in L. 6 per l'Italia e le Colonie (L. 7 per l'Estero): inviarlo mediante cartolina vaglia o in francobolli alla Direzione, Corso Italia, 10, Milano.

IL TURISMO DEL PETRARCA

Oggi che gli italiani si sono spinti in gran numero — con rinnovato ardore turistico — su per le valli alpine ridonate alla Patria dalla guerra vittoriosa, non pare fuor di proposito rievocare la figura di uno dei più antichi, certo dei più illustri turisti italiani che quelle valli ed altre delle nostre Alpi visitarono sentendo e facendo sentire la magnificenza del paesaggio e la poesia degli spettacoli naturali. Francesco Petrarca nel 1345 risaliva infatti la valle dell'Adige, diretto ad Avignone, dove non poteva pervenire, a cagione della guerra e dei malandrini, per più rapida via: giunto al passo di Resia, ammirato il "fantastico spettacolo di quelle italiche moli, non di pietra, ma di superbo diamante costrutte,, e "l'orrida ultima soglia e le chiuse d'Italia stabilite dalla mano del sommo Artefice, e le acque sonore e il cerulo Adige scorrente in basso con piacida onda,, non potè trattenersi dall'esaltare la fortuna, che "non solo le cose nostre, delle bestie e delle fiere, ma le terre e gli erranti fiumi governa,, poichè fa sì che "l'Adige pieghi volonteroso e scenda in cerca di più dolce paese, mentre altre acque danna alla sorte di gettarsi dall'altro versante verso i ghiacciati paesi del settentrione e le torbide spiagge del Mar Nero,,. Di questo pioniere del turismo la nostra Rivista ebbe già ad occuparsi or sono molti anni, ma ci parve opportuno ritornare sull'argomento, che acquista oggi un sapore di attualità, e pregammo uno dei più valenti ed acuti studiosi di Messer Francesco di voler ricordare ai lontani nepoti le imprese turistiche di quel grande poeta.

GRAN vagabondo il Petrarca! Circostanze di famiglia lo portano a dimorare fin da bambino in Provenza; e, fattosi uomo, ai lunghi soggiorni in quella terra, cui lo legano la servitù dei Colonna, le seduzioni del dolce nido valchiusano e l'amore, alterna soggiorni in Italia, dove lo attraggono la quiete verde del suo Elicona cisalpino (Selvapiana) e la sua bella casa di Parma. Dopo il 1353 non rivede più Avignone, l'odiata Babilonia occidentale, ma tuttavia non ristà e passa i suoi ultimi vent'anni tra Milano e Venezia, tra Pavia e Padova ed Arquà, ora ospite di Signori o congiunti ed ora ben allogato nelle abitazioni che la sua agiatezza gli consente di apprestare al suo bisogno di vita comoda e adorna di ogni eleganza.

Che codesto perpetuo vagare dovesse far meraviglia ai contemporanei, avvezzi ad ammirar nel Petrarca lo studioso, il dotto, e a immaginarselo, piuttosto, assiduamente chino sui libri, era ben naturale. Se ne accorse lui stesso, e in uno scritto del 1353 che forse lettera vera non fu mai, ancorchè vada tra le sue lettere al doge Andrea Dandolo, volle renderne ragione con una di quelle fini analisi psicologiche in cui trova il miglior premio la pazienza d'un lettore, messa alla prova dalla prolissità frondosa del latino petrarchesco.

Da giovane, egli dice, ebbi, lo confesso, una curiosità insaziabile di vedere costumi e città di genti straniere, di visitar nuove terre e altissimi monti e mari e laghi e fiumi e nascoste sorgenti; e gustai la voluttà del viaggiare unita a quella dell'apprendere. Ma ormai ho girato il mondo fino ad esserne sazio; l'ardor giovanile s'è raffreddato, e null'altro desidererei se non di passare in quiete questo scorcio di mia vita. Eppure non mi vien fatto; perchè non riesco a trovar sotto il sole un luogo, non dico gradevole, ma almeno non detestabile; e stanco dell'uggia d'una dimora mi trasferisco in un'altra, punto migliore di quella, ma finchè dura la novità, meno incresciosa.

Habemus confitentem reum, sì che non ci occorre davvero tirar l'acqua al nostro molino con sottigliezze ermeneutiche. Nel giovane Petrarca, che viaggia per puro desiderio di veder cose nuove e di allargare la cerchia del suo sapere, che prova il diletto del viaggiare imparando e dell'imparare viaggiando, chi infatti non ravvisa un perfetto esemplare di quel particolare tipo di viaggiatore che nato primamente in Italia fu battezzato all'estero, ma ormai ha trasmesso anche all'esotico nome il suo antico diritto di cittadinanza italiana? E il turista lo vediamo in atto, perchè di questi suoi viaggi il Petrarca ha lasciato memoria nei primi libri del suo epistolario.

STATUA DEL PETRARCA A SELVAPIANA.

S'era nella primavera del 1333. Il Petrarca, non ancora trentenne, faceva la vita del bel mondo avignonese, dove lo aveva introdotto la fruttuosa amicizia dei Colonna, ed egli brillava per la sua eleganza e la perizia dei versi e dei suoni. Ma libero ormai dell'autorità del padre, che avrebbe voluto farne un leguleio,

PALAZZO DEI PAPI AD AVIGNONE (1309-1377).

attendeva anche agli studi prediletti, e un vivo desiderio di nuove esperienze e di nuove verità umane s'impossessava del suo spirito, conquiso dall'umanità trionfante nelle pagine dei suoi Latini. Per ottenere da' suoi signori il permesso di partire, inventò un pretesto, e, credo, ai primi di maggio si mise in via.

Parigi, che fu la prima lunga tappa, lo empì di stupore. A legger quel poco che dice del suo soggiorno nella capitale di Filippo VI, par di vederlo girare col naso all'aria (mi tornano a mente certi turisti inglesi cuculiati dal Pontano) tutto cercando, tutto osservando per sincerarsi della verità di quanto gli avevano raccontato della grande metropoli. Poi eccolo di nuovo in sella, diretto alle industri terre di Fiandra e del Brabante; e visitò Gand «vasta e ricca città» e Liegi dove (rammentava ridendo) ci volle del bello e del buono per trovare un po' d'inchiostro (giallo, che pareva zafferano!) con cui copiare due orazioni di Cicerone scovate in una biblioteca. Seguitando il cammino verso oriente, arrivò ad Aquisgrana, gloriosa di carolinge memorie; e di Carlo Magno vide la tomba, e dai preti della cattedrale apprese la vecchia leggenda che narra come il savio imperatore folleggiasse per una macabra passione, causata da certa gemma nascosta sotto la lingua della sua morta amasia, e come l'arcivescovo di Colonia, sfatato l'incanto, gettasse la gemma in una palude vicina, onde su questa e su tutta la città si trasferì l'amore di Carlo, che in Aquisgrana inalzò il suo palazzo e volle esser sepolto e ordinò che là i suoi successori avessero a prender la corona e gli auspici del regno.

Bagnatosi nei *tiepidi lavacri di Aquisgrana*, s'avviò verso il Reno e la vigilia di San Giovanni fu a Colonia. Ivi giocondo il ricordo della romana origine della città; ivi solennità d'impressioni, dal duomo meraviglioso, sebbene ancora incompiuto, dalla vetusta chiesa di S. Maria in Capitolio, dalle tombe dei Magi e delle undicimila vergini orsoline; ivi cortesia di abitanti dotti e servizievoli. Ma forse a fargli piacere la città valse, più di tutto il resto, uno spettacolo che vide quando, deposte appena le valigie all'albergo, fu condotto da alcuni amici in riva al fiume. C'era quel giorno un tradizionale convegno di donne: venivano a frotte, cinte, alcune, d'erbe odorose, facendosi festa a vicenda, e rimboccate le maniche sui gomiti, si lavavano nella fresca corrente le mani e le candide braccia, mormorando in loro linguaggio non so quali blande parole. «Dio buono! che bellezza di forme, di visi, di acconciature!». Guai per il nostro turista se la rocca del suo cuore non fosse stata saldamente tenuta dalla bionda signora avignonese! Secondo un'antica credenza, quelle fluviali abluzioni stornavano ogni sventura pel corso d'un anno.

Da Colonia il Petrarca partì l'ultimo giorno di giugno con un sole e una polvere che gli facevano invocare, virgilianamente, le nevi alpine e i freddi del Reno. E attraversando la Selva Ardenna, la Sciampagna e la Borgogna, arrivò ai primi d'agosto a Lione, dove si proponeva di attendere la fine della caldura e guardava con intima sodisfazione il corso del Rodano, come promessa di un più comodo tragitto, se gli fosse pesato riprendere la cavalcatura. Era un vero viaggio circolare quello che egli aveva compiuto, e ne ritornava lieto d'aver visto cose magnifiche e conosciuti luoghi e costumi dianzi ignorati, ma dal confronto sempre più infiammato di ammirazione per la sua Italia. Impariamo.

LINTERNO: DISEGNO AUTOGRAFO DEL PETRARCA.

Tre anni dopo è la volta d'una salita alpina. Fin da bambino, dimorando a Carpentras, aveva avuto dinanzi agli occhi il monte Ventoux, che dai suoi 1912 metri domina tutte le alture del dipartimento di Valchiusa, e gliene era venuta una voglia matta di salirvi in cima. Finalmente nella primavera del 1336, «tratto unicamente dal desiderio di toccare la famosa altezza del luogo», vi si risolse. Primo pensiero, nel preparare la gita, quello di trovarsi un compagno: ma l'uno gli pareva troppo pigro, l'altro troppo vivace; chi taciturno e chi ciarliero; questo panciuto e quello mingherlino e debole; l'uno freddamente apatico e l'altro di troppo ardente curiosità; difetti questi, osservava con acuta percezione del vero, che a casa si tollerano, ma in viaggio diventano una croce. Scelse alla fine il suo minor fratello, Gherardo, e con lui e con due servi la sera del 24 aprile 1336 fu alle falde occidentali del monte, a Malaucène. Il giorno dopo riposarono; e il 26, sveglia di buon mattino e via. Un vecchio pastore sbucato fuor di una grotta, cercò dissuaderli dall'ascensione: cinquant'anni addietro era salito anche lui su quella vetta e non ne aveva riportato che pentimento e stanchezza e il corpo e i panni laceri dai sassi e dai vepri, nè dopo d'allora aveva sentito che altri si fosse messo a quel rischio. Vane parole. Il vecchio stesso additò ai nuovi alpinisti un sentiero fra le rupi, ed essi su, per l'erta ronchiosa e scoscesa, per gole ed anfratti, per gioghi e avvallamenti. Talvolta Gherardo, inerpicandosi per una scorciatoia, si lasciava indietro Francesco, che nella speranza di trovar più lieve salita, seguiva invece le giravolte del monte, ma doveva poi risolversi ad affrontare dritto l'erta e ansante e trafelato raggiungeva il fratello.

Arrivano infine sul giogo più alto, che dai paesani era chiamato *Filiole*, appunto, dice lo Zumbini, andato sulle orme del poeta lassù, come si chiama ancor oggi una vena d'acqua freddissima che scorre là presso. Il Petrarca si vede sotto i piedi le nubi; biancheggiano verso oriente le Alpi rigide e nevose, al di là delle quali egli sente e sospira l'Italia; si profilano verso nord i monti del Lionese, e lontano verso mezzogiorno si snoda il nastro del Rodano, che scende al mare di Aigues Mortes. «Commosso da non so quale insolito spirar leggero dell'aria e dalla libera vastità dello spettacolo, ristetti come trasognato». È questa l'unica frase che direttamente esprima il senso di quell'altezza isolata. Ma la lunga epistola narrativa, (che qual è nell'epistolario certo non fu scritta, come il Petrarca vuol far credere, la sera di quel giorno, in un cantuccio dell'alberghetto rusticano di Malaucène, mentre i servi preparavano la cena) è tutta pervasa d'un *pathos* profondo e sublime, nelle considerazioni morali in cui s'allarga e digredisce il racconto della salita, non è una fredda tramutazione di questo in allegoria ascetica, sì bene l'esaltazione dell'anima umana, «di cui nulla c'è al mondo di più ammirabile, nulla di più grande, nulla di più alto, se la terrena sozzura non la sommerga». Nell'impressione del vasto spettacolo contemplato dall'alto il Petrarca sente la nobiltà e dignità dello spirito dominatore della natura.

L'ultimo viaggio di turista, di cui parli l'epistolario petrarchesco, è quello di Roma

DINTORNI DI SELVAPIANA.

nel 1337. Vi giunse, pieno il cuore e la mente delle grandi memorie viventi nei libri ch'erano la sua gioia e il suo amore; e Roma, nonchè menomarglisi, come qualcuno gli aveva fatto credere che potesse accadere, gli si accrebbe in vederla, meravigliosamente. « In verità — scriveva sopraffatto dall'impeto dello stupore — Roma fu più grande e più grandi ne son le reliquie, ch'io non pensassi ». Era ospite del vecchio Stefano Colonna; e un altro Colonna, il dotto Giovanni del ramo di Gallicano, forse non ancora entrato nell'ordine di S. Domenico, gli era guida, per la città e nei dintorni, a ricercare quelle reliquie e le memorie dei primi tempi cristiani. Stanchi del lungo girare salivano talora sulla volta delle Terme di Diocleziano a contemplare dall'alto le rovine circostanti, a spaziare coll'occhio per l'ampio panorama, ad assaporare il silenzio e la solitudine sacra, che allora tutt'intorno incombeva. Dalle labbra del viaggiatore, preso dalla poesia del luogo, fluivano, spontanei e abbondanti, discorsi di storia, di filosofia, di arte.

VALCHIUSA - DISEGNO AUTOGRAFO DEL PETRARCA.

Negli anni che vennero poi, se l'incorreggibile vagabondo molto ancora viaggiò, fu per faccende private sue o de' suoi protettori, per motivi politici, per missioni diplomatiche, per devozione, per sottrarsi, abbiamo sentito, al demone del suo interno disagio. Ma le abitudini e le tendenze del turismo non le dimenticò mai. Quando nel 1343 andò a Napoli ambasciatore di Clemente VI alla regina Giovanna, le rive del golfo lo videro errare in compagnia di dotti amici, col suo Virgilio non so se in mente o alla mano, visitando il lago d'Averno e il Lucrino e Baia e Pozzuoli, e fermarsi a considerare, pronto e acuto osservatore, le curiosità dei luoghi. Nel 1349 vagheggiando di ridursi a vivere a Parma in un dolce sodalizio con tre amici diletti, poneva la postura della città fra i più validi argomenti di persuasione, e si studiava di adescare i compagni coll'attrattiva delle facili gite a Bologna, a Piacenza, a Genova, a Milano, ai laghi lombardi, ai boschi e alle gole delle Alpi. Più tardi dalla sua esperienza di turista traeva profitto nello scrivere per Giovanni da Mandello della nobile famiglia comasca, in procinto di partire per il pellegrinaggio di Terrasanta, una « guida », che nella parte descrittiva della navigazione costiera da Genova a Napoli, della quale il Petrarca aveva conoscenza diretta, è tutt'altra cosa dai soliti itinerari medievali per uso dei pellegrini; ricca di notizie sul paesaggio, sugli edifici e i monumenti delle città, sui porti, sulle tradizioni e i costumi, una specie di Baedecker, non senza i suoi asterischi.

Con una di quelle sentenze sintetiche che vogliono sempre essere intese *cum grano salis*, il Petrarca fu detto il primo uomo moderno. E moderno egli fu veramente per la singolare importanza che nel suo pensiero e nelle sue opere ebbe la vita interiore, di continuo vigilata, scrutata, interpretata nelle opere latine, rappresentata mirabilmente in ogni più delicata sfumatura nel *Canzoniere*. Egli sentì per primo il bisogno d'una dottrina che alla conoscenza dell'universo poggiasse movendo dalla conoscenza dell'uomo, e a tal fine volse lo sguardo su se stesso e allo studio della natura umana, tendendo al pieno sviluppo dello spirito mediante la meditazione dei libri e molteplici esperienze di vita. A quella dottrina arrivò solo il pensiero filosofico del Rinascimento maturo; il Petrarca pose il problema, non lo risolse; e fu questo l'assillo e il tormento della sua anima, che, inappagata, si rifugiava nella fede religiosa dei padri e per la fede si crucciava delle sue riflessioni profane. Ma la sua malinconia ha origini complesse, in parte non diverse da quelle della malinconia di altri spiriti medievali; onde troppo facilmente fu talvolta ragguagliata al senso doloroso della vita che travaglia tante anime di età più recenti, da Werther in poi. In questo, per esempio, la modernità del Petrarca vuol essere intesa con molti grani di sale.

Così, se anche in quel suo veramente moderno bisogno di attuare la pienezza del suo spirito e di cercare nell'uomo la soluzione del problema dell'universo, si voglia scorgere la prima radice della sua irrequieta curiosità di turista, solo con molto giudizio potrà essere accolta la sentenza di chi lo dica il primo turista apparso nella storia dei tempi nuovi. Se non altro, dal mondo dell'arte esce a precederlo una grande figura di viaggiatore, di turista eroico, l'Ulisse dantesco, che al *folle volo* si avventura solo per ardore di *divenir del mondo esperto e delli vizi umani e del valore;* anche lui dunque per un puro interesse spirituale.

VITTORIO ROSSI.

Da Tripoli al confine tunisino

Si parte adesso da Tripoli per un viaggio verso il confine tunisino come da una qualunque cittadina italiana, servita dal tram a vapore, colla differenza che qui la vaporiera ha tutte le pretese del treno diretto, per non dire di lusso, senz'averne, beninteso, i vantaggi.

Del resto tutto quaggiù è embrionale, ma in un certo modo, che per lo meno mostra chiaramente le ambizioni presenti e future. Da una stazione centrale che potrebbero invidiare molti paesi di provincia, un fabbricato massiccio con delle pretese architettoniche moresche, il trenino si allontana lemme lemme e dopo qualche centinaio di metri fra i radi palmeti di questo lembo dell'oasi passa la recentissima muraglia di cemento che cinge la capitale della Tripolitania e si lancia nella steppa.

Di questo terreno è stato detto tanto e tanto male, che al primo vederlo da un finestrino o dall'alto di un autocarro, specialmente se d'inverno o di primavera, si rimane alquanto meravigliati. Il deserto intorno a Tripoli di cui molti hanno favoleggiato, deve relegarsi fra le leggende che, nell'uno e nell'altro senso, hanno fatto danno a questa terra: si tratta d'una steppa per molti aspetti somigliante alla campagna romana, dove, in luogo dei caratteristici pini ad ombrello, troneggiano le palme dei giardini di Gurgi a sinistra e, poco più avanti, quelle di Gargaresc a destra. Solo verso la estate questa steppa è completamente inaridita dal sole ed allora il terreno, formato prevalentemente di silice impalpabile, color mattone, prende un aspetto riarso e desolato; ma per breve periodo, poichè l'autunno riporta colle prime piogge anche la vegetazione e basta una breve spruzzata perchè tutto rinverdisca. Ogni tanto, man mano che il treno procede verso l'oasi di Zanzur, qualche duna appare in lontananza, ma essa appartiene a quella distesa sabbiosa, abbastanza limitata del resto, che nella pianura della Gefara (la vasta) costituisce più un fatto isolato che la caratteristica del suolo.

Purtroppo questa regione, come molte altre, è stata percorsa sinora un po' affrettatamente e con preconcetti: da ciò le impressioni esclusiviste, pessimistiche talune e, talvolta, un po' troppo favorevoli le altre.

Intanto il treno corre vicino alla costa che somiglia spiccatamente al tratto fra Civitavecchia e Roma; passa Gargaresc colle sue grotte verso il mare, che conservano la traccia della sepoltura che una novella Artemisia, la vedova Arisuth, eresse oltre venti secoli fa al marito Juratanus. Questa donna, seguace di Mithra come la designavano i varii simboli tracciati sulle pareti, pare avesse un alto grado fra le sue correligionarie, poichè dalle iscrizioni trovate un archeologo francese dedusse che ella fosse *leonessa*.

L'antica carovaniera, ridotta a carrozzabile su massicciata per qualche chilometro oltre il ponte in legno dell'*uadi* Megenin, segue capricciosamente la ferrovia trasformandosi più avanti in *camionabile* in virtù del mirabile adattamento degli autocarri ma non è infrequente vedere un automobile tagliare addirittura la steppa per accorciare la strada. Ecco un terreno dove gl'investimenti sono alquanto problematici, ma in cambio le case di pneumatici vi farebbero ottimi affari. La oasi di Zanzur appare in distanza, tutta di verde scuro, colle sue migliaia di palme ed i contorni irregolarissimi. Si passa il bivio di Gheran, ove si distacca il tronco ferroviario che procede verso i monti dell'interno e quindi si giunge alla piccola stazione, abbastanza vicina alla località, ove si svolse la battaglia omonima nel 1912. L'oasi fertilissima era assai popolata un tempo, ma le traversìe di questi ultimi anni le hanno recato un grave colpo. Soltanto ora, mediante gli aiuti governativi e le nuove braccia giunte dall'interno, comincia a riaversi.

Il treno continua il suo trotto cadenzato lambendo i maestosi palmeti ed entrando, dopo un breve tratto di steppa, nell'oasi di Saiad. Questa successione di nuclei d'alberi, più o meno estesi, che si susseguono a tratti come isole sparse d'un arcipelago, fa pen-

BEDUINA DELLE OASI.

UN VILLAGGIO NELLA STEPPA.

sare a ciò che poteva essere questa terra quando un mantello uniforme di vegetazione la ricopriva dappertutto. Non v'è infatti alcuna differenza sostanziale fra il terreno dell'oasi e quello della steppa, tanto è vero che grandi distese di questa, d'inverno, vengono arate coi sistemi primitivi tutt'ora in uso e seminate ad orzo. L'unica diversità consiste nei pozzi che esistono nelle oasi, e la cui acqua, distribuita fra i giardini, contribuisce a mantenere il verde anche durante la stagione estiva. Ma l'acqua si trova dappertutto in questa regione, più o meno profonda è vero poichè oscilla dai sei ai quindici metri nella zona costiera, più o meno salmastra anche, ma sempre adattissima ai bisogni agricoli e, soprattutto, in quantità sufficiente. L'importante, è poter scavare pozzi in gran numero ed avere i mezzi animali o meccanici per il sollevamento del liquido al livello del suolo. Le oasi si creerebbero così dal nulla, come hanno fatto i francesi nella Tunisia meridionale, e intanto si comincierebbe col collegare fra di loro quelle esistenti, in modo da stabilire una striscia ininterrotta di vegetazione da Tripoli al confine.

Attraversare in treno una di queste isole verdeggianti è qualcosa di maestoso. Una successione di colonnati, formata di infinite palme secolari che si perdono in fondo, come nei meandri d'uno smisurato tempio egizio; un verde tenero al suolo, diviso in tanti piccoli quadratini di poo più d'un metro di lato, per la ripartizione dell'acqua, e tutto questo quadro senza le penombre un po' cupe delle nostre foreste; il sole penetra ed avviva ogni cosa, addolcendo ogni tinta ed irraggiando fiamme ed oro nei tramonti. Gli arabi chiamano queste località *suania*, cioè giardini, e non hanno torto. A parte i fiori, che essi non coltivano, in molti luoghi le oasi sono tenute come veri giardinetti tanto più da quando, specialmente attorno a Tripoli, l'arabo ha capito quanto poteva ricavare dai prodotti del suolo venduti agli europei. Perchè all'infuori dell'orzo, dei datteri e di alcuni peperoni rossi, terribili a gustarsi, l'arabo generalmente non si ciba delle verdure e, se coltiva certi magnifici cavolfiori ed altri ortaggi che raggiungono proporzioni spettacolose, li fa perchè li può vendere bene.

Alla Stazione di El Maja, lunga fermata per il rifornimento dell'acqua. Il luogo è dei più fertili: le *opunzie* (fichi d'India) raggiungono proporzioni colossali. Frotte di marmocchi, col capo coperto della *taghia* rossa o bianca, circondano il treno, ormai fatti familiari con esso, fino al punto di arrampicarsi agli sportelli mentre è in movimento. Offrono i soliti datteri, più o meno impastati con sabbia, delle ova e il *lagbi*, linfa biancastra della palma, dolciastra appena estratta, acida e inebriante in seguito. Ma qui come dappertutto c'è il *caroviveri* e non è più il caso di meravigliarsi se i bei tempi della Tripolitania a buon mercato sono svaniti per sempre.

L'oasi di Zauia, che succede a quella piccola di Tuebià, è un centro importantissimo. Il terreno è fra i più rigogliosi della regione e dove le condizioni climatiche sono migliori. Dopo le calamità sopportate, il territorio va nuovamente prosperando in virtù dell'ottimo commercio. I suoi abitanti non costituiscono però un nucleo serrato intorno al fabbricato della Residenza ed al castello: risentono ancora un poco del nomadismo dei progenitori e vivono sparsi fra le palme in piccoli gruppi di casipole impa-

BIMBI ARABI.

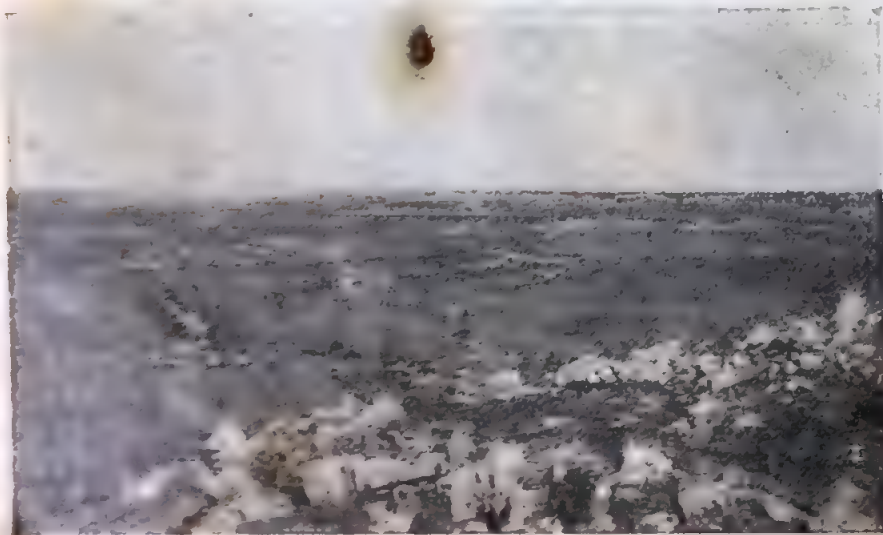
state di *tin*, sorta di sabbia argillosa. Un nucleo di ebrei vive a parte nell'Hara e qui, come dappertutto, esercita il commercio, detenendo il monopolio delle piccole industrie locali.

Da Zauia ad Harscia, Sorman è una fitta successione di palmeti, fra cui il treno corre come in un viale imponente. Qualche breve tratto di steppa appare fra le oasi; alcune capanne, costrutte con teli rappezzati all'inverosimile e fronde di palma, ricoverano gli abitatori. Delle beduine avvolte nello sbrindellato manto nero fanno capolino a rispettosa distanza; l'occhio del cristiano è ancora profano laggiù! Oltre l'oasi di Sorman, le palme si diradano fino all'apparire della landa più arida ed arcigna. La desolazione del paesaggio non è sorpassata che più oltre, dalla pianura delle Sebche (stagni salati, disseccati durante l'estate) che si stendono fra Agilat e Zuara.

ROVINE DELL'ANFITEATRO DI SABRATHA.

Ovunque sorgono piccoli monticelli irregolari, probabilmente di ruine; siamo sul luogo ove sorgeva la celebre Sabratha che, con Oea e Leptis, dette il nome alla Tripolitania. Ben poco rimane di questo enorme emporio di granaglie. Il circo, vasto recinto dalle gradinate sconvolte e dai tufi rosi, forati dalla salsedine e dai venti; un teatro semi-circolare e gli avanzi delle enormi muraglie del porto. Dall'alto del cumulo ove sorgeva il teatro, appare un ammasso caotico di allineamenti di macerie che si stende a perdita d'occhio come se qualcuno si fosse preso la cura di riunire le pietre disperse in lunghi filari. Il suolo, un banco di calcare ricoperto dallo strato di sabbia, è franato largamente in alcuni punti, formando avvallamenti simili alle Latomie siracusane. Gigantesche colonne variegate giacciono tutt'ora insepolte, accanto ad enormi monoliti di marmo candidissimo. La città, che doveva avere oltre sei chilometri quadrati d'ampiezza, non è che una distesa immensa di ciottoli e di sabbie che forse ancora coprono tesori.

La distesa steppica, che da Sabratha si stende fino all'oasi di Agilat, è assolutamente monotona e triste, il mare solo avviva una parte del paesaggio. L'oasi di Agilat, che sopraggiunge dopo il fortino di Casr Tellil, è attualmente assai danneggiata dagli incendî dei ribelli, tuttavia mantiene intatta la rinomanza d'essere uno dei centri più riproduttivi. Ma a nord e ad occidente essa è isolata dalla Sebcha, una piana simile alla *pustza* ungherese che si stende fino dove giunge l'occhio livellata, eguale, ove i pali telegrafici sembrano rincorrersi all'infinito e che dura, senza quasi variazioni, fino a Zuara. Si corre almeno su questo tavolato e ci si riposa un poco dei balzelloni atroci dell'autocarro, quando si sia costretti ad adoperare questo mezzo di locomozione che ha sulla ferrovia, già in esercizio da Tripoli fino a Zuara, il vantaggio della maggior rapidità.

Intorno ad Agilat s'accavallano le dune mobili che, come un gigantesco polipo, insinuano le loro ondate inerti fra palma e palma. V'è tutto un poderoso lavoro di arginamento e quindi di trasformazione da fare, non impossibile nè oltremodo arduo, ma quando verrà iniziato? Intanto si vola in automobile per la Sebcha immensa. Tutto attorno i rilievi si abbassano sino a scomparire; a poco a poco non resta che un'immensa superficie cosparsa dei cespugli di salicornia. Sono due infiniti che s'abbracciano: il cielo di smeraldo purissimo e questa distesa rigida. Brevi tratti di sabbia si inframmettono in questo terreno salino, su cui le stria-

...O CHE RIMANE DI SABRATHA.

ture biancastre sono altrettante strisce di minutissimi cristalli di cloruro di sodio.

Colla luce in faccia, la piana sfavilla come fatta d'argento abbagliante. Alcune palme a destra (El Mangub) con qualche tenda beduina, riappaiono ad annunciarci la vita e, dopo oltre trenta chilometri, si giunge a Zuara.

VILLA ROMANA A PISIDA (BU KAMEZ).

La curiosità è delusa: Zuara, distinta in due quartieri, marina e città, non ha proprio nulla che possa appena appena mettersi al livello d'una nostra infima botteguccia. Verso il mare vi è una gran quantità di baracche e un embrione di porto; tra questo e il paese propriamente detto, riuniti mediante un ampia rettifilo si sta costruendo il fabbricato della stazione ferroviaria. Il centro principale è unua riunione di casupole impastate di mota e qualche ciottolo. Unici palazzi, la Residenza o Comando, la Beladia (sorta di municipio) e due o tre altri edifici fra cui emerge il minareto aguzzo della moschea, regalo dei buoni Italiani. L'oasi è abbastanza piccola e, purtroppo, gravemente insidiata dalle dune marine, che in taluni punti sommergono addirittura le palme. Anche qui poi l'acqua, come lungo tutta la costa, è d'un gusto salmastro abbastanza sgradevole; tuttavia il terreno produce a sufficienza e i dintorni di Zuara sono anche rinomati per l'ottima qualità di uva che se ne trae. Qui, come ovunque, l'agricoltura, ed essa sola, può fare prodigi, ma occorrono anche prodigi di volontà e di lavoro.

Oltre Zuara, la cintura delle sebche ostacola seriamente la vegetazione, quindi ritorna la steppa desolata, interrotta soltanto da due piccoli rilievi verso il mare su cui spiccano i candidi marabutti di Sidi Alì e Si di Said, alla cui ombra dormono i nostri morti. Certo, un po' diversamente ci raffiguravamo questi luoghi nel '912 leggendo di battaglie cui la tomba di un santone qualunque ha dato il nome!

Procedendo, ritorna ancora il mare ad allietare il lembo settentrionale di questa landa squallida e, quasi subito a destra, si apre la laguna di Bu Kamesc o Bu Chemmash. Ma nessuna abitazione sorge sulle rive di questo golfo tanto poco profondo da potersi quasi passare a guado.

Un piccolo castello costruito dai turchi, alcune tende dove vivono le famiglie delle bande indigene assoldate dall'Italia, e null'altro nella squallida immensità. Non un albero, non una palma. Solo sulla penisola di fronte, una stretta lingua di sabbia, lunga alcuni chilometri, vivono una ventina di famiglie che, da quel suolo investito da due parti dal mare, traggono, pare incredibile, quasi tutti i prodotti di cui abbisognano; ortaggi, frutta, acqua.

Il placido specchio d'acqua va man mano colmandosi di sabbie; certo, per quanto aperto ai venti di NW., doveva costituire un discreto ancoraggio nel Medio Evo se i veneziani vi arrivavano colle loro galee per caricare il sale delle enormi mellahe (saline) che si estendono ovunque in questi pressi. Ancor prima, questa località era un attivo centro commerciale de' Fenici e dei Cartaginesi. Quivi infatti vennero identificate alcune rovine della remota Pisida ed, a fior di terra, ancora si distinguono i tracciati di vie acciottolate, sulla spiaggia gli avanzi di una ripa e, qua e là, qualche sotterraneo e i ruderi d'una villa romana. Qui come a Sabratha, la vita doveva fiorire nelle sue più placide forme, allietata dal perenne sorriso del cielo e dalla grazia inesprimibile dei tramonti d'oro e delle notti sfavillanti che fanno di questo punto estremo, nonostante il suo squallore, uno dei luoghi più belli della Tripolitania.

Questa è l'ultima località ove sorga un nucleo abitato; la carovaniera prosegue fiancheggiando la linea telegrafica e dopo una ventina di chilometri, un pilastrino piramidale e la diversa palificazione del telegrafo annunziano che si entra in Tunisia.

AMILCARE FANTOLI.

Stabilimento Grafico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

INFORMAZIONI

GEOGRAFIA.

✱ *L'italianità della Venezia Giulia e Dalmazia.* — Il Bartoli in uno studio recente sulla parlata italiana nella Venezia Giulia e nella Dalmazia giunge alle seguenti conclusioni.

Trenta sono le località principali nelle quali gli italiani sono in prevalenza, e cioè: Cormòns, Gradisca, Gorizia, Aquileia, Monfalcone, Grado, Trieste, Muggia, Pirano, Isola, Capodistria, Umago, Buie, Pinguente, Cittanova, Visinada, Montona, Pisino, Fiume, Parenzo, Albona, Rovigno, Dignano, Pola, Veglia, Ossero, Arbe, Lussinpiccolo, Lesina, Zara.

Dieci le località principali nelle quali gli italiani costituiscono all'incirca la metà della popolazione, e cioè: Cherso, Pago, Lussingrande, Cittavecchia, Curzola, Sebenico, Traù, Spalato, Almissa, Cattaro.

In undici località principali gli italiani rappresentano una minoranza, e cioè: ad Idria, S. Croce di Aidussina, Castua, Nona, Scardona, Macarsca, Stagno, Ragusa, Castelnuovo, Perasto, Budna.

✱ *La Cirenaica.* — I benefici effetti della nostra escursione in Cirenaica furono davvero molti. Accennammo già alla costituzione di un comitato per lo studio della Cirenaica dal punto di vista economico. Oggi ci perviene una interessante monografia dell'avv. Luigi Ciavoli-Cortelli di Aquila, Presidente di quella Camera di Commercio e Industria, il quale pone al corrente i propri concittadini sulle condizioni della nostra Colonia ed addita loro le vie lungo le quali dovrebbe svolgersi la penetrazione economica italiana in Cirenaica.

Non meno interessanti le *Impressioni di viaggio di un Agricoltore in Cirenaica*, dovute all'avv. Norberto Marzotto di Vicenza (poste in vendita a L. 3, a beneficio dell'Ass. Naz. Mutilati), che in chiara sintesi espone le condizioni attuali della Colonia ed esamina le possibilità pratiche di colonizzazione.

Gli Omnibus SPA adottati dal Municipio di Roma per servizio cittadino

★ *La grande muraglia della Cina.* — F. G. Clapp ha compiuto un'accurata esplorazione di quella monumentale costruzione che è la grande muraglia della Cina e ne dà relazione in *The Geographical Review*. I dati che da quello studio risultano sono davvero strabilianti: si pensi che la Grande Muraglia propriamente detta misura la bellezza di 3800 chilometri e le varie diramazioni e bracci staccati sommano a 3200 chilometri: un totale di ben 7000 chilometri! Il colossale vallo è stato costruito in epoche diversissime; i tratti più antichi pare risalgano all'epoca del Principe Chung-shan che regnò nel secolo V prima dell'Era. Ma i più grandi lavori del vallo sono stati fatti nei secoli XV e XVI. Da tutto ciò risulta che i materiali usati nella costruzione sono eterogenei; diverse pure le condizioni nelle quali oggi trovansi le varie sezioni della muraglia. In molti tratti l'enorme muraglione merlato è così largo che può servire comodamente da via carrozzabile e potrebbe essere percorso anche da una automobile. Altri tratti s'arrampicano su per i monti più scoscesi, altri s'affondano e quasi scompaiono fra le sabbie dei deserti.

Un'idea della importanza della grande barriera che i Cinesi innalzarono per difendersi dai Mongoli (e che più che a trattenere gli invasori riuscì ad impedire l'espansione ed il progresso del popolo cinese) può essere data dal ricordare come essa si stenda dai confini della Corea attraverso alla regione a Nord di Pechino, fino all'orlo sud del deserto Mongolo fino ai laghi di Koko e di Kara, nel centro dell'Asia.

Ma oramai anche la grande muraglia ha fatto il suo tempo: cessato il motivo per il quale essa fu innalzata, scomparse le vedette che da torretta a torretta lungo quello smisurato vallo si lanciavano il richiamo dell'*all'erta*, i mattoni rovinano sotto gli insulti del tempo ed i bastioni si sgretolano. Le nuove forze della Repubblica Cinese pensano ora di sostituire a quella colossale difesa in muratura una immensa fascia boscosa che assicuri alla nazione una ricchezza di cui oggi il mondo è avido e che potrebbe alimentare un'industria per la quale la Cina andò in altri tempi famosa: quella della carta.

★ *Risultati del censimento austriaco del 1920.* — Secondo il censimento della popolazione eseguito il 31 gennaio 1920 (a

quando un censimento anche in Italia?), la repubblica austriaca nei suoi attuali limiti territoriali ha 6.067.430 abitanti. Facendo un confronto col censimento del 1910 si riscontra un perdita di 227.209 persone, cioè del 3,06 %. La sola città di Vienna, con una popolazione di 1.842.005 nel 1920, segna una diminuzione di 189.493 abitanti, cioè del 9,3 %.

La popolazione attuale delle varie provincie della repubblica è la seguente:

Austria inferiore	3.313.155
Austria superiore	857.234
Stiria	946.721
Tirolo	306.153
Salisburgo	213.877
Vorarlberg	133.033
Carinzia (compresa la zona del plebiscito)	297.257

Le città principali hanno la popolazione seguente:

Vienna 1.842.005, Graz 157.632, Linz 93.473, Innsbruck 55.659, Salisburgo 36.450, Wiener Neustadt 35.023, Klagenfurt 26.111, St. Pölten 23.061, Villaco 21.896, Baden 21.095, Steyr 20.234.

Queste cifre mostrano una notevole sproporzione tra la popolazione urbana e la rurale. Le undici città su nominate contengono il 38,44 % della popolazione della repubblica, e la sola città di Vienna ne contiene il 30,36 % del totale!

La guerra ha naturalmente acuito la sproporzione tra i sessi. Il censimento del 1920 indica 2.904.478 maschi e 3.162.952 femmine, ossia 1089 donne su 1000 uomini; la sproporzione tra i due sessi è massima a Vienna, dove si hanno 1163 femmine su 1000 maschi (nel 1910 la proporzione era di 1086 per 1000).

AEROLOGIA.

* *Si può prevedere il cattivo tempo?* — I meteorologisti pare pongano di nuovo molta attenzione, per la previsione del tempo, ai cirri. Essi sono, come ognun sa, nubi leggiere, biancastre, di struttura filamentosa, alte da 6 a 10 chilometri, composte per lo più di aghi di ghiaccio. Pare proprio che l'apparizione dei cirri preannunzi il cattivo tempo. Generalmente, prima delle depressioni, si ha un rischiaramento del cielo per la sparizione delle nuvole basse, la quale lascia vedere i cirri che si trovano a grande altezza.

I professori Reboul e Dunoyer hanno particolarmente studiato il coefficiente di

certezza della regola dei cirri, e hanno trovato che in questa regola possono distinguersi tre parti. Anzitutto, il cirro è considerato come indice di depressione prossima. Gli osservatori hanno seguito 118 casi, e 110 volte il pronostico è stato esatto. Coefficiente: 0.93. In secondo luogo, si considera la direzione di spostamento dei cirri come indice della direzione della depressione. Coefficiente: 0.67 d'estate; 0.60 d'inverno. In terzo luogo, si considera se la velocità dei cirri sia in rapporto con la velocità di spostamento della depressione. La risposta è affermativa, specialmente per i cirri che vengono da occidente. E l'abbondanza dei cirri indica la grande prossimità o la grande profondità della depressione; coefficiente: 0.77.

Insomma, la regola dei cirri è vera, massime per quelli che vengono dall'ovest; ma non si può predire con certezza e precisione quale sarà la regione colpita dalla depressione. Resta dimostrato che, nella maggioranza dei casi, i cirri sono presagio di cattivo tempo nelle regioni circostanti.

* *Per l'utilizzazione del vento in Puglia.* — Il Ministero per l'agricoltura con decreto ministeriale, per dare incremento alle applicazioni di motori a vento per il sollevamento dell'acqua di irrigazione, ha istituito tre premi di lire 3000 ciascuno da assegnarsi agli agricoltori pugliesi, i quali, a partire dal 1 giugno fino al 31 dicembre 1920, impianteranno degli aeromotori per sollevamento d'acqua. I premi saranno assegnati a coloro fra i concorrenti i quali avranno, prima degli altri, entro il termine sopra precisato, inviato al Ministero di agricoltura domanda di collaudo di aeromotore da loro impiantato, purchè l'impianto stesso, per il tipo di motore adottato e per le condizioni meteorologiche della località, dia affidamento di contribuire utilmente allo sviluppo delle zone irrigue e di fornire un lavoro regolato e continuo.

E' una nuova via che si tenta per risolvere il problema idrico pugliese, la quale viene nel tempo stesso incontro alla grave crisi del carbone che travaglia la nazione. Gli scettici potranno essere fatti persuasi dell'importanza che l'aria può avere come energia motrice, leggendo quanto — secondo la *Rivista delle comunicazioni* — si è esperimentato in Danimarca.

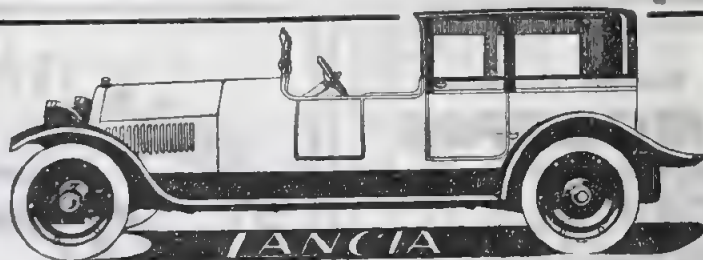
Mentre a causa della guerra perdurava la deficienza del carbone, varî tentativi furon fatti nell'intento di migliorare il rendimento degli impianti a vento per l'aziona-

mento delle dinamo generatrici di elettricità. Circa 250 impianti in piccole aziende agricole e in proprietà terriere hanno dato risultati soddisfacenti. Molti esperimenti furono compiuti: durante un terzo dell'anno il vento fu nullo o eccessivo, di modo che la forza utile risultò notevolmente variabile; ciò nondimeno fu possibile risparmiare combustibile a profitto dei bastimenti e dei propulsori a gas.

Tentativi furono fatti per adattare speciali dinamo trifasi suscettibili di conservare un voltaggio costante indipendentemente dalla velocità dell'impianto, come pure fu specialmente studiato il congegno automatico delle ali; allo scopo di ridurre la spesa per la sorveglianza di esse. Un congegno costringe le ali a mutare direzione in modo che durante i venti forti esse vengano a situarsi in direzione parallela a quella del vento e ciò nell'intento di evitare il danneggiamento dell'impianto. Si è pure provveduto con ingranaggi e rapporti a rendere minima la dispersione nella trasmissione di energia dalle ali alle dinamo.

SCIENZE NATURALI.

* *La memoria dei molluschi.* — Il più umile dei molluschi marini, la patella, che noi sogliamo vedere fissa agli scogli marini, è un gasteropode assai interessante. Enrico Pieron, che l'ha fatto oggetto di attento studio, riferisce su *La Nature*, come questo animaletto sappia, con una precisione invidiabile, ritrovare la propria nicchia quando è costretto ad abbandonarla. Esso ha un gran bisogno di ritornare alla propria casa, poichè solamente ivi si sente al sicuro: infatti la sua conchiglia (unica protezione contro i numerosi nemici, che insidiano alla sua vita) si adatta in modo mirabile alla piccola fessura nella roccia, dalla patella prescelta quale dimora. Se la patella deve, durante la bassa marea o in altre circostanze, abbandonare la propria dimora, vi ritorna poi tosto che può, camminando alla velocità di 2 centimetri al minuto e, naturalmente, servendosi del ventre per mezzo di locomozione, da buon gasteropode. Coi tentacoli cefalici l'animaletto esplora, prende contatto con l'ambiente circostante, s'arresta, esita e poi, toccando con piccoli tentacoli la roccia si dirige all'esatto posto da esso lasciato, ove si fissa saldamente, formando quasi un tutto con la roccia circostante.

E' evidente che la patella deve possedere

una vera e propria memoria topografica e deve essere capace di connettere la serie di impressioni raccolte con i tentacoli cefalici. La natura del suolo marino, la luce, la pesantezza dello strato acqueo ecc., sono tutti elementi di giudizio per il piccolo mollusco. Il Pieron mise alla prova l'intelligenza dell'animaletto spostandolo dalla propria dimora e tenendolo per due settimane lontano da essa; rimesso dopo quel periodo a 10 cm. di distanza dalla antica dimora tosto la patella si affrettò a ritornare in questa, con una decisione davvero sorprendente.

* *Esperienze sulla penetrazione della luce nelle acque del mare.* — Uno scienziato olandese, il fisico Haland Hensen, a quanto riferiscono alcune riviste scientifiche estere, ha compiuto una serie di esperienze sulla profondità di penetrazione dei raggi luminosi nelle acque del mare. Le riviste non dicono in qual modo lo sperimentatore abbia provveduto alla rivelazione delle onde luminose, se mediante effetti chimici o fisici, o fisiologici; ad ogni modo i risultati, che il fisico Hensen dichiara di avere ottenuto, sono assai interessanti perchè indicano che le profondità raggiunte sono molto più grandi di quanto generalmente si creda. Operando nel mare delle Azzorre l'Hensen ha provato che tutte le diverse radiazioni di cui si compone la luce bianca del sole vengono a poco a poco assorbite ed in modo ineguale, così che mentre tutte le radiazioni sono ancora percettibili sino a circa 100 metri, sebbene i raggi rossi in misura inferiore che non quelli azzurri e violetti, a 500 metri il rosso è completamente assorbito dagli strati liquidi superiori, mentre il violetto e l'ultra violetto sono ancora percettibili fino a 1000 metri ed oltre. A 1700 metri le tenebre sarebbero assolute.

ARTE.

* *A proposito dei danni del terremoto tosco-emiliano.* — A rettifica della informazione data a pagina 471 della *Rivista* intorno ai monumenti di Fivizzano, dei quali si scrisse che essi soli, potevano dirsi superstiti dal terremoto, salvo il campanile rovinato di San Giovanni e varie lesioni nella chiesa, diamo queste notizie comunicateci dal signor Prof. Dario Micheli. Del campanile di *S. Giovanni* è caduta la sola cuspide terminale, ma la chiesa è crollata per intero. Di *S. Fran-*

cesco è rovinata del tutto la vòlta; l'*Ospedale Vecchio*, buona costruzione del fiorentino Forlini (1ª metà '700), ha perduto il colonnato toscano; le *mura* di Cosimo II (1540) sono cadute in molti punti; il cinquecentesco *Pal. Fantoni* ha perduto il balconcino e presenta enormi crepe ad E; il *Pal. Comunale*, pure del tempo di Cosimo II, ha il tetto sfondato e pericola; danni grandissimi hanno subìto la chiesa della Confraternita, la *fonte* monumentale di Cosimo III (1682), ecc.

TRASPORTI.

✱ *La doppia galleria del Sempione.* — La costruzione della doppia galleria del Sempione si avvicina ormai rapidamente alla fine. Secondo il rapporto mensile di maggio eran terminati i lavori di perforazione e rivestimento su m. 8796 nel versante meridionale e m. 8781 nel versante settentrionale, cosicchè si hanno in totale ben m. 17.577 di galleria finita corrispondenti all'88,7 % dell'intiera lunghezza. Ai lavori sono attualmente impiegati circa 350 operai i quali forniscono un avanzamento di circa 200 metri al mese. Salvo imprevisti la galleria sarà terminata entro la prima metà dell'anno prossimo.

✱ *Il controllo automatico dei treni.* — Il problema della ricerca dei mezzi per evitare gli scontri è uno di quelli che maggiormente assillano i tecnici ferroviari. Numerosi esperimenti furono eseguiti negli Stati Uniti ed in Inghilterra per scoprire un sistema automatico di segnalazione, il quale agisca direttamente sui freni del convoglio ferroviario, senza l'intervento del macchinista il quale, per impossibilità o per dimenticanza, sovente non è in grado di avvertire i segnali intimanti di rallentare la corsa o fermare il treno.

Sembra che buoni risultati abbia offerto un sistema di recente invenzione, che, applicato alle rotaie e posto in comunicazione con i mezzi ordinari di segnalazione, si sostituisce al conduttore nel governo della locomotiva e dei freni. L'apparecchio consiste in piani inclinati posti fra le rotaie, dinanzi ai punti ove trovansi i segnali; tali piani sono in comunicazione con gli apparecchi di segnalazione mediante dei fili che possono trasmettere ai piani una determinata corrente elettrica. I piani poi vengono in comunicazione col treno mediante dei cuscinetti che al passaggio del treno poggiano sulle rampe e mediante valvole elettro pneumatiche o speciali mec-

canismi a forza centrifuga, sono posti in grado di far agire tutti i freni del convoglio o di diminuirne la velocità.

Con un sistema come quello progettato (e che può essere applicato non solo ai punti ove trovansi gli apparecchi segnalatori, ma anche in tutte quelle località, come le curve ad esempio, nelle quali è necessario moderare la velocità) l'opera del macchinista diviene superflua e quindi le probabilità di sicurezza aumentano.

VARIETÀ.

* *La Battaglia del Piave.* — Il Comando Supremo dell'Esercito à pubblicato una monografia sulla battaglia che infuriò sul Piave dal 15 al 23 giugno 1918 e spezzò la poderosa offensiva nemica, iniziando e determinando la serie dei successi dell'Intesa, che dovevano portarci a Vittorio Veneto ed agli armistizi del 4 ed 11 novembre. La pubblicazione (posta in vendita a L. 10 presso la Ditta Treves) ha un alto valore di propaganda e, con le carte che la illustrano (10, compresi i grafici), costituisce un primo esempio di esposizione popolare, ma scientifica nel tempo stesso, d'una pagina della nostra guerra, d'una delle più superbe e meno conosciute, che fu creduta battaglia di uomini, vinta per il valore di pochi o per l'aiuto degli elementi, e che fu invece una superba manovra difensiva, degna dell'ammirazione e dello studio degli strateghi di domani e dell'Estero.

Fino a qual profondità di disastro giungemmo con Caporetto, come e con quanta rapidità riuscimmo a rialzarci, quanto terribile fosse la minaccia avversaria, come si sia riusciti a preparare la vittoria, con quanta regolarità si sia svolta la battaglia... secondo i piani da noi imposti: sono questi i punti salienti del pregevole lavoro di sintesi e volgarizzazione storica.

* *I « records » musicali sulle Alpi.* — L'amico nostro Dott. Comm. Marco De Marchi ci invia una cortese rettifica ad una notizietta apparsa nel fascicolo d'ottobre della *Rivista*, e siamo lieti di pubblicarla, congratulandoci con lui per il *record* battuto.

« Poichè rilevo dalla *Rivista* d'ottobre, rubrica « Informazioni », che interessa al Touring registrare i *records* musicali sulle Alpi, mi permetto di segnalare che, fin dalla inaugurazione della Capanna Marco e Rosa (14 settembre 1913) al Colle di Cresta

L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci benemeriti. (1)

Biancavilla, Di Bartolo G.; Biella, Fueraris Benvenuta; Busto Arsizio, Castiglioni Eugenio; Conegliano Veneto, Ricci Magg. Giovanni; Falconara Marittima, Violini Alessandro; Frascati, Lippi Alessandro; Migliarino di Capri, Savani Giorgio; Morazzone, Colombo Giuseppe; Pesaro, De Cecco Rag. Giuseppe; Roma, Carola Dott. Eraldo; Mercuri Cesare; Sestri Ponente, Manzi Renzo.

(1) Per ragioni di indole economica i segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 1° settembre 1919, sono stati modificati nel modo seguente:

al Socio presentatore di 10 nuove adesioni, la medaglia di bronzo;

al Socio presentatore di 50 nuove adesioni, la medaglia d'argento piccola;

al Socio presentatore di 100 nuove adesioni, la medaglia d'argento grande;

Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza:

ai Soci che presentano cinque nuove adesioni;

ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acquistano il blocco della carta d'Italia.

Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Soci vitalizi. (1)

Albino 1; Alessandria 5; Alessandria d'Egitto 3; Altare 1; Ameghino 3; Ancona 4; Aosta 1; Assuncion 1; Bagni di Montecatini 1; Balangero 1; Barcellona 1; Bardera 1; Bardonecchia 1; Bello Horizonte 4; Bengasi 1; Biella 1; Bodio 1; Bologna 5; Borgo S. Donnino 1; Borgo S. Lorenzo in Cardetole 1; Brescia 1; Brindisi 1; Buenos Aires 5; Cà Crepaldo 1; Cagnano 1; Cairo Egitto 2; Cappella Maggiore 1; Carpenedolo 1; Carpi 1; Carrara 1; Castellalfero 1; Castelnuovo 1; Catania 3; Chivasso 1; Como 2; Costantinopoli 1; Curicò 1; Ensenada 1; Faido 1; Falconara Marittima 2; Ferrara 2; Firenze 7; Foiano della Chiana 1; Fossombrone 1; Frattamaggiore 1; Gallarate 1; General Alvear 1; Genova 16; Godoy Cruz 1; Gorizia 1; Gragnano 1; Grottaglie 1; Gualdo Cattaneo 1; Herrera 1; Intra 1; Juiz de Fora 1; Lavis 1; Lecco 1; Les Verrieres 1; Limite 1; Livorno 3; Locarno 1; Lodi 1; Lozzolo 1; Lugano 1; Lugo 1; Macallè 1; Massaua 1; Messina 1; Milano, 9; Mirabello di Turano 1; Mirandola 1; Modena 2; Moncalieri 1; Montefano 1; Monteggio 1; Monteporzio 1; Monterinaldo 1; Montevideo 1; Monte Virginio 1; Monticelli d'Ongina 1; Monza 1; Napoli 4; Nervi 1; Nicosia 1; Novara 1; 9 de Julio 1; Novellara 1; Oneglia 1; Orzano 1; Ospedaletto di Gemona 1; Ostuni 1; Ovada 2; Palermo 2; Panamà 2; Parenzo 1; Parma 2; Pazos Kanki 1; Piacenza 4; Pistoia 1; Poggio Rusco 1; Pola 1; Ponte Selva 1; Porto Alegre 3; Porto Said 1;

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 150,20 se residenti nel Regno; L. 175,20, se residenti all'estero.

Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 150,20 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 175,20 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

Quacchio 1; Quinzano d'Oglio 1; Rapallo 2; Reggio Emilia 1; Rimini 2; Roma 13; Ronciglione 1; Rosario S. Fè 1; Rovereto 1; Salerno 1; Sampierdarena 2; S. Giorgio Morgeto 1; S. Paulo 3; S. Remo 1, S. Stefano B. 1; Santiago 1; S. Vito de' Normanni 1; Savigliano 1; Savona 2; Serravezza 1; Sestri Levante 1; Siena 3; Siracusa 2; Sommatino 1; Spezia 1; Sidney 1; Taranto 1; Torino 14; Trapani 2; Travazzano 1; Tredozio 1; Tremezzo 1; Trento 1, Treviso 1; Trieste 4, Urbino 1; Vado Ligure 1; Vallemosso 2; Vallese 1; Valparaiso 1; Varese 2; Venezia 3; Vercelli 1; Verona 2; Vespolate 1; Viterbo 1; Wallenstadt 1; Zara 1; Zurigo 3.

TOTALE 269

Soci quinquennali.

Alessandria d'Egitto 3; Ancona 1; Atene 1; Brescia 1; Burley 1; Faenza 1; Falconara Marittima 1; Firenze 1; Fiume 1; Hastings 1; Londra 2; Lutterworth 1, Maratea 1; Milano 12; Moglia 1; Napoli 1; Parma 1; Rho 1; Roma 2, Trento 1; Trieste 1.

TOTALE 36

Soci annuali.

ALESSANDRIA 1; Antrodoco 1; Asti 5; Casale Monferrato 1; Castellazzo Bormida 1; Moncalvo 1; Morano Po 1; Nizza Monferrato 1; Novi Ligure 1; Stazzano 1.
ANCONA 6; Corrette 1; Falconara Marittima 5; Monsanvito 1; Osimo 1.
AQUILA; Alfedena 2; Sulmona 1.
AREZZO; Montevarchi 1; S. Giovanni Valdarno 1.
ASCOLI PICENO 1; Francavilla D'Ete 1.
AVELLINO 2; Lauro 1.
BARI 3.
BELLUNO 2; Candide 3; Feltre 1; Pieve di Cadore 2; S. Stefano Cadore 1; S. VitoCadore 1; Valle di Cadore 1.
BENEVENTO; Pietralcina 1.
BERGAMO 2; Alzano Maggiore 1; Camerata Cornello 1; Romano di Lombardia 1; Rota Fuori 1; S. Giovanni Bianco 1.
BOLOGNA 10; Castenaso 1; Decima 1; Spazzate Sassatelli 1.
BRESCIA 1; Berzo Demo 2; Desenzano 1.
CAGLIARI 1; Jerzu 2; Lunamatrona 1.
CALTANISSETTA; Villalba Scalo 1.
CAMPOBASSO; Boiano 1.
CASERTA; Formia 4; Teano 1.
CATANIA 3; Acicatena 1; Misterbianco 1; S. Alfio 1.
CATANZARO 1; Briatico 1; Cotrone 1; Tropea 1.
COMO 1; Bedero Valtravaglia 1; Cantello 2; Cernobbio 1; Dervio 1; Laveno 1; Lomazzo 2; Menaggio 2; Morazzone 3; Ronago 4; S. Alessandro 1; Schignano 1; Tradate 1; Varese 1.
COSENZA 1.
CREMONA 1; Rivarolo del Re 2; Scandolara 1; Vho 1.
CUNEO 1; Alba 1; Bra 1; Murazzano 1; Neive 1; Piozzo 1; Saluzzo 2; Savigliano 1.
FERRARA 1; Jolanda di Savoia 1; Portomaggiore 1.
FIRENZE 22; Firenzuola 1; Gavinana Pistoiese 1; Marradi 1; Pistoia 1; Reggello 1.
FOGGIA 6.
FORLI' 1; Longiano 1; Rimini 2.
GENOVA 36; Altare 1; Ameglia 1; Bolzaneto 1; Camogli 1; Campomorone 1; Cengio 1; Chiavari 1; Deiva 1; Lavagna 1; Nervi 1; Recco 1; Sampierdarena 1; Spezia 4; Varazze 2.
LECCE 2; Brindisi 2; Grottaglie 1; Mottola 1; Taranto 1.
LIVORNO 3.
LUCCA; Bagni di Lucca 2.
MACERATA; Montesangiusto 1.
MANTOVA 2; Cavriana 1; Revere 1; S. Martino dell'Argine 1.
MASSA e CARRARA; Carrara 1; Castelnuovo Garfagnana 1; Villafranca 1.
MILANO 116; Affori 2; Busto Arsizio 2; Dergano 1; Gallarate 1; Legnano 1; Limbiate Mombello 1; Lodi 4; Mirabello 1; Monza 1; Precotto 1; S. Colombano al Lambro 2; Seregno 3; Usmate 1.
MODENA 3; Novi di Modena 1.
NAPOLI 10; Grumo Nevano 1; Ischia 1; Portici 1; Ventotene 1.
NOVARA 1; Albano Vercellese 1; Biella 4; Curino 1; Gattinara 2; Mergozzo 1; Moncrivello 1; Oldenico Vercellese 1; Strona 1; Trasquera 1; Vallemosso 1; Vercelli 4.
PADOVA 3; Tribano 1.
PALERMO 4.
PARMA 6; Baganzola 1; Borgo S. Donnino 1; Chiozzola 1; Fontana 1; Fontanini 1; Talignano 1.
PAVIA; Candia Lomellina 5; Mede Lomellina 1; Voghera 2.
PERUGIA 2; Norcia 2; Orvieto 1; Panicale 1; Rieti 1.
PESARO 3; Mercatino Conca 2.
PIACENZA 2; Le Mose 1.
PISA 4; Campiglia Marittima 1; Navacchio 1; Piombino 1.
PORTO MAURIZIO 1; Oneglia 1; Pigna 1; Ventimiglia 3.
POTENZA; Grottole 1.
RAVENNA 14; Alfonsine 1; Bagnacavallo 1; Fognano 1; Lugo 3.
REGGIO CALABRIA 4; Cinquefrondi 1.
REGGIO EMILIA 2; Baiso 1; Castelnuovo Monti 1; Correggio 1; Fabbrico 1; Ramiseto 1.
ROMA 40; Bracciano 1; Castelmadama 1; Corneto Tarquinia 1; Piombino 1; Velletri 1; Zagarolo 1.
ROVIGO; Adria 1; Buso Sarzano 1; Fiesso Umbertiano 1.
SALERNO; Auletta 1; Battipaglia 1; Campagna 1; Torraca 1.
SASSARI; La Maddalena 1.
SIENA 2; Montalcino 1.
SIRACUSA 3; Avola 1; Borgata S. Lucia 1; Lentini 1; Palazzolo Acreide 1; Ragusa 1.
SONDRIO 1.
TERAMO; Giulianova 1.
TORINO 40; Cogne 1; Lanzo Torinese 1; La Thuile 1; Perosa Canavese 1.
TREVISO; Castelfranco Veneto 2; Motta di Livenza 1.
UDINE 10; Attimis 1; Domanins 1; Gemona 4; Nimis 1; Polcenigo 1; Pordenone 1; Prata di Pordenone 1; Pravisdomini 1; Reana del Roiale 1, S. Daniele del Friuli 1; Tarcento 2; Tricesimo 1.
VENEZIA 8; Scorzè 1.
VENEZIA TRIDENTINA; Caldaro 2; Calliano 2; Casotto 1; Creto 1; Fiera di Primiero 3; Isera 1; Merano 2; Pinzolo 3; Riva sul Garda 1; Rovereto 3; S. Martino di Castrozza 1; Stenico 1; Trento 19; Zambana 1.
VERONA 4; Pastrengo 1; Sambonifacio 1; Sanguinetto 1; S. Pietro di Legnago 1.

VICENZA 6; Asiago 1; Bassano Veneto 1; Bressanvido 1; Camisano Vicentino 1; Fontanelle 1; Mason Vicentino 1; Mirano 1; Torri di Quartesolo 1.
LOCALITA' REDENTE: Dalmazia 20; Fiume 1; Venezia Giulia 83.

COLONIE ITALIANE

CIRENAICA 3.

TOTALE 831

ESTERO

EUROPA: Francia 6; Inghilterra 1; Svizzera 2.
AFRICA: Egitto 2.
AMERICA MERIDIONALE: Argentina 3; Brasile 21.
ASIA MINORE 2.

TOTALE 36

Statistica dei Soci al 31 Ottobre 1920.

Soci annuali inscritti al 31 Dicembre 1919 . . .	N. 161.558.—	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 Dicembre 1920	» 34.558.—	
	N. 127.000.—	
Nuovi Soci pel 1920 inscritti a tutto il 31 Ott. 1920	» 22.372.—	
Totale Soci annuali		N. 149.372.—
Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1919	N. 17.366.—	
» » insc. dal 1° Gennaio al 31 Ottob. 1920	» 3.484.—	
Totale Soci Vitalizi		» 20.850.—
Totale Soci.		N. 170.222.—

INDICE GENERALE DELLA RIVISTA DEL T. C. I.
ANNO 1920

T. C. I.

La Carta dei nuovi confini. Le tessere sociali, ecc. 18
Il Capo Console Generale. L'atlante stradale. L'invio delle pubblicazioni. Aumenti di prezzi. L'E.N.I.T. 72
Un nuovo Consigliere 142
Assemblea Generale Ordinaria. Relazione del Consiglio per il 1919. Relazione dei Sindaci. Bilancio 181
Riduzione Rivista. Piccole raccomandazioni. L'escursione in Cirenaica 244
L'Atlante Stradale. Per la Scuola di Cartografia ed il villaggio alpino. La Guida delle Tre Venezie. Per lo studio della Cirenaica 294
La Guida delle Tre Venezie. Il primo invio dell'Atlante Stradale 337
Risultato della votazione. La nuova tassa sulle Automobili 387
Le pubblicazioni sociali in corso 417
Per forza maggiore bisogna passare il Rubicone. La collaborazione dei Soci alla nuova Rivista 449
Le nuove tessere. La Guida delle Tre Venezie. Atlante Stradale. Nuovi prezzi Carta d'Italia 464
La Rivista mensile nel 1921. I ribassi per i Soci del T. . . 499
La carta dei nuovi confini. - Per il centenario dantesco. - I ribassi pei Soci. - Non dimenticate il numero di tessera. - *La Sorgente*, ecc. . 519

Le terre redente.

Città Adriatiche dal cielo . . . 3
Merano 9
Portorose. 249
Burg Persen 295
Ripensando a Gorizia. 383

Da Udine a Fiume 453
La ferrovia Calalzo-Cortina-Toblaco 488
La nostra Ladinia 491
Il confine orientale e le invasioni barbariche 513

Descrizioni di luoghi. Arte.

Il convento di S. Benedetto Po . 75
Una colonia tedesca in Italia. . 87
Raffaello 121
Massa Marittima 143
Rodi e l'Italia 241
Le «Piramidi di terra» 245
La più bella strada del mondo . 299
Il Monte Luco di Spoleto . . . 347
L'isola Comacina 350
Il Parco della Favorita 351
La Galleria V. E. del Grappa . 418
Pienza 422
I Celti in Lunigiana 430
La Valle del Sangro 460
Riomaggiore 481
Il Veronese tornato a Venezia . 489
Conventi antichi della Sicilia . 494

Letteratura, Storia e Varietà.

Traendo gli auspici 1
Uno Sport del cinquecento . . 19
I Mutilati e le piccole industrie dell'Italia montagnosa . . . 23
Le coperte dei buoi romagnoli . 83
Italia Gastronomica . . . 137, 206
Chiese alpestri 204
Glorie Emiliane 253
La Rivoluzione Napoletana di cent'anni sono 342
Le due Rome 377
Come viaggiavano i comici . . 485
Il turismo del Petrarca . . . 521

Colonie.

La neve in Tripolitania 29
Cirenaica 65
Locomozione bengasina 131
Co' Touring in Cirenaica . . . 289
Vestigia Romane a Tripoli . . 389
Nazionalismo Eritreo e bottoni italiani 427
Da Tripoli al confine tunisino . 525

Informazioni.

Aerologia 531
Archeologia 261
Arte 355, 471, 534
Automobilismo . 213, 474, 503, 505
Aviazione . . 48, 103, 165, 277, 470
Colonie 38, 106, 167, 225, 267, 320, 365
Folklore 153, 271, 404
Geografia . 45, 95, 157, 221, 275, 315, 357, 400, 471, 529.
Igiene e Medicina . . 44, 99, 169, 216, 362.
Navigazione 162, 472
Scienze naturali . 33, 93, 213, 325, 361, 405, 533.
Trasporti 161, 271, 442, 476, 505, 535
Turismo 35, 93, 311, 355, 395, 435, 467
Varietà . . 49, 109, 171, 228, 279, 325, 369, 407, 444, 476, 507, 536.

Bibliografie.

Penco, Ultimi anni dominaz. austr. a Trieste. — Proposta monum. naz. del Carso . . 111
Faure, Wandering in Italy . . 112
Una grande pubblicazione benefica 232

Note tecniche commerciali.

Trattrici e aratrici 257
Nel paese del Vermouth . . . 305

Indice alfabetico degli Autori.

Almagià R. 460
Bandini C. 347
Bartoli F. 204
Battisti C. 491
Bertacchi G. 383
Bertarelli L. V. . . . 182, 337, 449
Bognetti G. 418, 453
Bustico G. 87
Cairo G. 145, 206
Cappa I. 1
Cavara O. 9
Comandini A. 342
De Simoni G. 65
Eredia F. 29
Fantoli A. 525
Fasolo O. 23
Gerelli A. 9
Giuliani M. 430
Haydée 249
Lazzari A. 19, 253
Levi C. 485
Mannucci G. B. 422
Marinelli O. 245
Moro E. 289
Niccolini F. F. 143
Pedrotti P. 295
Porena M. 129
Rossi V. 521
Rusca L. 75, 427
Saitta S. 494
Sala G. M. 456
Salvaneschi N. 299
Sechi V. 241
Spallicci A. 83
Tarchiani N. 481
Tegani U. 131
Turba L. 389
Vivaldi F. 377
Visconti A. 513

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano - Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa

STABILIMENTO GRAFICO REGGIANI - MILANO - VIA DELLA SIGNORA, 15